

ancora

www.ancorainmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



Io Voglio Umiliarti

IVU: turno individuale / ci lascia soli davanti all'azienda, divisi e più deboli / aumenta la flessibilità, per noi già altissima / taglia e rende incerto il tempo libero / crea squilibrio dei carichi di lavoro e del salario / consente discriminazioni e ritorsioni sul lavoro / viola il contratto e azzerà ruoli sindacati e rsu / calpesta ed umilia noi e le nostre famiglie / i sindacati che lo accettano non ci rappresentano / VOGLIAMO IL REFERENDUM!

IN QUESTO NUMERO:

IVU: accordi e disaccordi pagg 3 e 4 Agente solo alle Nord pag 5

Incidente di Casalecchio: tutti assolti pag 6

Ancora In Marcia alla manifestazione della Fiom pag 13

AS: Spariti sedili del II agente a Napoli e "il bluff" delle Wp NPBD pagg 10 e 11

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 - ANCORA IN 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 - contiene i.r.

UN AUTUNNO CALDO PER I MACCHINISTI

In questo ultimo periodo i sindacati dei ferrovieri sono stati presi da un'intenso attivismo, arrivando a sottoscrivere due accordi molto importanti, ma altrettanto dannosi.

Il primo è quello relativo ai turni di Le Nord per i treni sul Brennero, con il quale si sancisce, di fatto, l'accettazione dell'agente solo sui mezzi pesanti. Questo accordo potrebbe avere pesanti conseguenze su tutti i macchinisti, perché questi turni sono stati costruiti con la normativa di lavoro del CCNL AF, con l'obiettivo della confluenza anche di questi lavoratori nel contratto delle Attività Ferroviarie.

Il secondo accordo è quello dell'IVU, sistema con il quale spariscono, tra l'altro, la circolare 25, la cadenza del riposo, i turni che ti permettevano di programmare il tuo tempo libero con un po' di anticipo.

Su entrambi questi accordi ci sono le firme dei sindacati confederali, i soliti che da decenni firmano intese che peggiorano le condizioni di lavoro dei macchinisti.

L'ORSA merita invece di essere citata a parte: ha contestato l'IVU fin dalla sua introduzione come atto unilaterale da parte di Trenitalia; l'accordo del Brennero è invece stato firmato anche dall'ORSA Lombardia, ma questo fatto ha provocato dure reazioni da parte del Settore Macchina nazionale di questo sindacato.

Ci troviamo dunque di fronte a due nuovi accordi pesantemente negativi per i macchinisti, sia per i loro contenuti che per le pericolose conseguenze che questi potranno causare in un futuro non lontano.

E noi macchinisti come abbiamo intenzione di reagire? Questi soggetti che vanno a firmare per conto nostro e senza chiedere il nostro parere, devono continuare a farlo per molto tempo? E' forse invece arrivato il momento di cambiare rotta. Per fare questo, occorre che i macchinisti decidano di ritornare ad essere protagonisti del proprio destino, si uniscano e si riorganizzino, non delegando più a chi già troppe volte ha tradito la loro fiducia.

Fernando

DALLA COPERTINA

LA CAMBIALE IN BIANCO

I firmatari dell'ultimo accordo su IVU stanno cercando in ogni modo di venderci ipotetici aspetti positivi. Si susseguono lettere, e-mail, volantini affissi ovunque spiegando che è meglio trattare con l'Azienda. Ma leggendo il verbale non riusciamo proprio a trovare la positività che ci vogliono pateticamente trasmettere. Forse il fatto che per quest'anno sono confermate le ferie programmate? E per il prossimo anno? Mah, chi lo sa...

Ci spiegassero per lo meno cosa vuol dire "testing operativo", quali "barricate" stanno innalzando questi Sindacati, quali paletti ci sono e quelli che hanno chiesto.

La realtà è che l'Azienda sta facendo come al solito, e cioè gli affari propri, cercando i soliti appoggi dei Sindacati concertativi.

Se si volesse davvero trattare ci si presenterebbe ai tavoli con piattaforme studiate e condivise con le volontà dei macchinisti, non a mani vuote. Ma per caso hanno chiesto qualcosa a noi macchinisti, ovvero coloro che dovranno sorbirci quella roba-cia? Come sempre accade la risposta è NO!!!

Tanto chi firma non subirà certo le conseguenze. Si proprio così, ormai è chiaro a tutti che manca la conoscenza di quello che si firma, c'è un abisso fra il macchinista che vuol fare un turno dignitoso, e colui che firma gli accordi. E i risultati purtroppo si vedono. Resta solo una cosa da fare: mobilitiamoci!

REPRESSIONE: FINO A QUANTO SOPPORTEREMO?

È di questi giorni la notizia dell'ennesima sanzione disciplinare al macchinista ed RLS di Roma Dante De Angelis: stavolta si tratta di 10 giorni di sospensione, a seguito del suo messaggio di solidarietà agli operai della FIAT di Melfi.

Questo fatto costituisce un'azione repressiva e un atto intimidatorio nei confronti del nostro collega: gli si vuole far intendere che per qualunque cosa egli farà o dirà, sarà tenuto sotto controllo, guardato con sospetto, punito con cattiveria.

Ma i giorni di sospensione all'RLS di Roma S. Lorenzo sono solamente la punta dell'iceberg di tutte le punizioni che sono arrivate e continuano a fioccare sui macchinisti, per le più svariate ragioni: c'è infatti chi viene punito perché ha i capelli lunghi o le scarpe marroni anziché nere, quindi per non aver rispettato regolamenti interni i cui contenuti, che tra l'altro vanno a ledere la sfera personale dell'individuo, nessun sindacato ha contestato. C'è poi chi viene punito per scaricargli addosso responsabilità che sono aziendali, come macchinisti che non indossano scarpe antinfortunistiche che nessuno ha loro consegnato, o che lavorano senza divisa nonostante Trenitalia sia contrattualmente inadempiente nel fornirci il supporto logistico (luogo per cambiarci, tempi, servizi che iniziano e finiscono sempre nella stessa località). Ci sono poi state sanzioni disciplinari determinate da errori effettivamente commessi, ma per le quali non è stato in alcun modo tenuto conto della precedente irreprensibile carriera del lavoratore, di attenuanti come la fatica dei turni o delle responsabilità di cui è carico il nostro lavoro, e nemmeno del fatto che, diciamo, ogni uomo, anche il più attento, preciso e scrupoloso, possa sbagliare! Anzi, in questi casi Trenitalia sta colpendo col pugno di ferro, erogando sanzioni esagerate.



Vogliono sanzionare De Angelis per procurato allarme. Ha spaventato i viaggiatori.

Già! Ha detto che nel weekend avrebbe piovuto.

C. Peredo

IL NOSTRO MESSAGGIO ALLA GABANELLI

Cara Milena, vogliamo esprimerti tutta la nostra solidarietà a seguito della querela annunciata da parte del Presidente del Consiglio.

Questo atto nei tuoi confronti costituisce un attacco alla libertà e al diritto di informazione, che invece dovrebbero essere sacri ed inviolabili.

Il fatto risulta ancora più grave perché rivolto ad una giornalista come te, che riconosciamo come seria e molto scrupolosa.

Non abbiamo inoltre dimenticato l'impegno con cui ti sei battuta al nostro fianco nel caso dei ferrovieri licenziati nel 2004 e poi reintegrati nel loro posto di lavoro.

Nel suo piccolo, la nostra rivista, che ha esperienza di censura e repressione per essere stata chiusa d'autorità dal fascismo, e che ancora oggi è ostacolata in mille modi dai "poteri ferroviari", ti è vicina ed è pronta a sostenerti nella comune battaglia per conservare nel nostro Paese spazi per una informazione libera e indipendente.

Un abbraccio da tutti noi



IVU di M. Olivieri (GE)

IL CONCERTO DI IVU

Riflessioni su terminologie sindacali e conseguenze sulla nostra vita lavorativa (con IVU "nostra vita" e basta)

Quando anni fa ci fu l'ennesima crisi economica, politica padroni e sindacati si inventarono la **concertazione**. Parola scelta per il suo marcato retrogusto di teutonica armoniosità, quindi espressione di serietà, efficienza e onestà. Ma se si tratta di fregare i lavoratori anche la scelta di una parola è il risultato di ragionamenti esoterici fra adepti della stessa loggia (quella dei padroni e dei loro servi). Se ci avessero avvertito che concertare significa: **Fissare di comune accordo, riferito specialmente alla pratica attuazione di un progetto più o meno segreto: concertare una truffa ai danni di qualcuno; In musica, affiatarsi e amalgamare.** Che ha inoltre 12 sinonimi: **organizzare, ordire, cospirare, predisporre, preparare, stabilire, tramare, intrigare, macchinare, congiurare, affiatarsi, armonizzare, saremmo stati sicuramente più accorti perché è certo che i padroni, e i loro servi, non hanno mai voluto amalgamarsi, armonizzarsi o cantare in coro con noi.** Dopo alcuni decenni di **concertazione** possiamo permetterci il lusso di fare un consuntivo di quello che ha significato per il PdM: la posizione degli unitari sul VAC-MA?; dal 2003 facciamo 10 ore di lavoro, abbiamo 11 ore di riposo giornaliero e le flex, sono spariti impegno e vof; l'accordo Pennacchi ha peggiorato ulteriormente il CCNL; stiamo ancora aspettando le commissioni di studio Azienda/OO.SS allo scopo di risolvere i punti controversi del contratto; l'accordo del 2008 degli unitari sui pasti; i firmatari dell'A.S. non hanno mai presentato esposti ad ASL e Autorità riguardo sicurezza, collegamenti telefonici, gallerie, soccorso in linea; hanno firmato l'A.S. senza prevedere forme di tutela del PdM in caso di inidoneità; sulla "circolare 26" non hanno mosso un dito; stiamo ancora aspettando la clausola sociale e pure gli arretrati; assenti anche sulla situazione

disciplinare/sanzionatoria in atto. Oltre a queste e a quelle che mi dimentico, da oggi (15.10.10) **anche un accordo (siglato il giorno 11.10.10) tra Azienda e CGIL-CISL-UIL-UGL che di fatto sancisce l'introduzione dei turni IVU per il PdM/PdB.** Una mano tesa dalle OO.SS firmatarie ad un Azienda in difficoltà, al fine di evitarle una inevitabile condanna presso il Tribunale di Livorno nell'ambito del ricorso promosso dall'OrSA. Già oggi sul sito UIL è presente un volantino quanto mai chiaro: **LA VITTORIA DI PIRRO!** (stanno prendendo per il sedere l'OrSA per il ricorso vinto a Livorno, infatti avevano firmato [con ragionevole dubbio ndr] l'11). **Nella società moderna sembra contare sempre di più apparire che essere** (se essere significa essere ipocriti e collusi ci sono riusciti). **Non ci interessano le polemiche su "ieri" o sul "domani"** (così se gli tirano due uova fanno pure le vittime). **Contano i risultati e l'intelligenza per saper valutare** (visti i risultati precedenti non c'è da stare allegri. In quanto all'intelligenza per saper valutare, da parte di chi non subirà mai questi turni, dubito ne abbia, sicuramente non è onesto). **Questo è il verbale (non firmato da Orsa e Fast) che apre le procedure per negoziare e fa fare retromarcia all'azienda. In allegato la disposizione aziendale che chiude la sperimentazione** (in realtà cambia nome, ora si chiama testing) **sul Trasporto Regionale a partire dal 18 ottobre 2010** (siamo contentissimi che Trenitalia abbia consegnato alle OO.SS nazionali e territoriali i turni del personale coinvolto. In Liguria alla TMR non hanno mai controllato la miseria di 8/9 TV2, quanti ne riusciranno a controllare alle Frecece oggetto del testing dal 11.10 al 31.10? Notare: firmato l'11, consegna turni l'11, testing alla pax dall'11. Fenomeni!)

Per tutelare la categoria ci sono due strade: **l'arbitrato o la contrattazione.** Noi abbiamo scelto la **seconda** (tanto il primo lo stanno per levare), **consapevoli che il destino è nelle nostre mani e non nelle mani di un "arbitro" che non sempre decide in funzione dei nostri interessi.** (Silvio doctet).

Ora gli altri passaggi. Il secondo stabilisce una valutazione congiunta dopo 20 giorni su cinque punti di cui solo il primo forse è esigibile. Gli altri quattro non sanciti da nulla sono come le banderuole, li giri dove vuoi. Al posto degli impianti toscani esentati se ne stabiliranno altri ai quali estendere il test (forse c'era il rischio di dover tornare in tribunale a Livorno?). No alla sperimentazione si a testing e test. Il terzo prevede ulteriore valutazione dopo altri 15 giorni. Parallelamente a tutto questo il quarto afferma che sarà avviato il confronto per definire l'introduzione definitiva di IVU modificando le procedure disciplinate dall'art.14.2.8 (con contratti individuali?). C'è anche la caramella: ferie e riposi già programmati per Natale/Capodanno/Epifania verranno confermati.

Beata concertazione. Con queste premesse possiamo dormire tranquilli.

Per fregarci così bene hanno avuto bisogno di un esercizio di sanguisughe, quelli che ci perseguitano da sempre come le perenni emergenze economiche. Evasori di coscienza che in caso di crisi etico/morali possono sempre ricorrere alla pratica tutta italiana delle **indulgenze.**

Da Pisa mi è giunta questo mail: **"Ci vogliono "salvare" anche con IVU! E mentre si vantano di "negoziare in favore" del PdM/PdB, si dimenticano che i Lavoratori erano già tutelati da norme legali o contrattuali che garantivano comunque una condizione migliore. Si dimenticano che con i loro accordi stiamo peggio. A fine anno ricordiamoci di ringraziarli, anzi per evitare di dimenticarsene sarà meglio farlo subito"**

P.S.

Un consiglio: la prossima volta che sentirete una nuova parola prendere campo date retta a me, aprite il vocabolario.

IVU: PRIMA LE REGOLE

Prima si fanno i turni personalizzati (Pontremoli, Campiglia e Porretta), poi si firmano accordi (vergonosi) con i "soliti noti" e infine parte la sperimentazione. E le regole? Non previste. Le nostre considerazioni? Non ascoltate.

Purtroppo dobbiamo registrare un altro attacco dell'Azienda perché vuol modificare il nostro lavoro "fingendo" di chiederci come (è anche un classico nel mondo del lavoro). Avete mai sentito parlare di stanchezza, soddisfazione, problemi dei turni? No, non ci chiedono più niente, ciò nonostante pretendono di fare cambiamenti alla nostra vita. Con quale logica? Con quale criterio? Non certo per migliorare le nostre condizioni di lavoro. Di IVU si sa poco e nulla, le condizioni sembrano già

state dettate, ma come sempre, sono vaghe e confuse. In più ci si mettono i "soliti" sindacati, che in nome della contrattazione, firmano accordi che sono vere e proprie cambiali in bianco. Tralasciando l'aspetto "istituzionale", con l'ormai arcinota sfacciataggine e unilateralità dell'Azienda, se proprio dobbiamo parlare di IVU, per lo meno stabiliamo prima le regole. L'Orsa sta facendo la sua "battaglia" isolata, chiarimenti a tavoli separati, ecco cosa chiede (al momento non ottenendo risposte):

1. programmazione tempo libero su medio lungo periodo;
2. rigidità sulla cadenza e sulla durata del riposo settimanale (conseguenze sul montante annuale, sul conteggio ferie e sulla coincidenza con le festività);
3. equa distribuzione dei carichi di lavoro (la sola sommatoria delle ore notturne e diurne non fornisce un dato corretto, poiché un termine lavoro alle 3 di notte viene equiparato, ad esempio, a tre inizi alle 4 del mattino, mentre una prestazione di 8 ore a partire dalle 9 del mattino risulta equivalente ad una con l'inizio lavoro alle 5);
4. equa distribuzione del lavoro sul piano retributivo (tale parametro non sembra che sia nemmeno contemplato dal sistema);
5. pubblicità dei turni in modo che tutti possano conoscere i turni di tutti colleghi di lavoro, al fine di realizzare un controllo collettivo ed effettivo dell'equa distribuzione del lavoro;
6. equilibrio sull'assegnazione delle giornate di disponibilità mensili;
7. equilibrio nell'assegnazione dei RFR mensili;
8. assegnazione dei servizi in caso di sciopero. In via teorica, la società potrebbe lasciare fuori dallo sciopero o assegnare sui servizi da garantire coloro che, per esperienza, sono normalmente scioperanti ed impostare il restante personale sugli altri servizi (in tal modo il 50% teorico di scioperanti non scopre praticamente nessun treno).

Ci sembrano tutte richieste basilari, altrimenti di cosa si parla? Oppure si farà come sempre, prima mettendo in pratica (li chiamano testing), e poi arrabbiandoci (magari!) quando ci accorgeremo che IVU non sarà democratico, oppure avrà dei "buchi" nel software? E' importante rendersi conto che parlando di IVU non solo si parla di modificare il modo di lavorare,

ma subisce modifiche anche il nostro tempo libero, i rapporti con i familiari, l'organizzazione base del riposo, in sintesi è:

UN CAMBIAMENTO DELLA NOSTRA VITA!!!

Non lasciamo che siano gli altri a decidere della nostra vita, pretendiamo di essere i protagonisti di questa vicenda.



Ci risiamo? Dobbiamo ripetere la vicenda Agente Solo anche stavolta? Lo negavano tutti e poi è stato firmato senza condizioni? Senza chiedere nulla? I macchinisti sono stanchi di essere presi così in giro. L'unica azione è: reagire.

Lodevole iniziativa nel Lazio

IVU? ... NO GRAZIE.

Aderisci all'iniziativa di OrSA Lazio, FAST Ferrovie e RSU 48, di rigetto del progetto IVU rail.

Comunicato al più presto ai delegati OrSA, ma non solo, che raccolgono le firme negli impianti Frecciarossa e Frecciargento.

Appena raggiunto un congruo numero di adesioni chiederemo all'azienda la revoca di ivu ed il ripristino del sistema veste con tv2 in mancanza di risposte autogestiremo il ritorno al tv2 in data che comunicheremo, con ragionevole anticipo, all'azienda.

È ora di riprenderci i nostri diritti il lavoro è importante ma non può prevaricare la vita familiare e sociale!

Il riposo deve continuare ad essere una nostra certezza! Equa distribuzione del lavoro (e quindi stipendio), programmazione congedi in base a esigenze personali, rotazione su tutti i servizi del turno, bilanciamento riposo mensile.

Sono solo alcuni esempi di quanto ivu non può garantirci, per cui non ci interessa.

I delegati OrSA Lazio



Il nostro comunicato

AGENTE SOLO ALLE FNM!

Nel settore ferroviario proseguono gli accordi sindacali "a perdere", anche le Ferrovie Nord Milano puntano al macchinista solo. Le ricadute di questo accordo riguarderanno tutti i ferrovieri anche se, com'è ormai prassi, non sono stati consultati

Sull'accordo FNM del 28 settembre 2010 - L'accordo, stipulato a Milano il 28 settembre 2010 tra FNM e le segreterie regionali dei sindacati FILT, FIT, UILT, UGL, ORSA, FAST e FAISA, costituisce un ulteriore grave episodio di attacco alle condizioni di lavoro di tutti i macchinisti italiani, poiché in Le Nord viene sancita di fatto l'introduzione del macchinista solo alla guida di mezzi pesanti.

Questo accordo in FNM, degno seguito di quello in FS del 15 maggio 2009, apre ad uno scenario di ulteriore calo della sicurezza dei treni e della sicurezza del lavoro dei macchinisti.

Con questo accordo si crea inoltre il primo caso di turni concordati ad agente solo su mezzi pesanti all'interno del CCNL AF, che è oggi il contratto di riferimento delle FNM. Appare quindi attuale il rischio di un'estensione di questo utilizzo dei macchinisti anche in Trenitalia.

Esprimiamo quindi come redazione tutta la nostra contrarietà a questo accordo e ad ogni intesa che preveda l'agente solo, volte unicamente a far ricadere la riduzione del costo del lavoro sulla categoria dei macchinisti, e senza salvaguardarne le condizioni di vita, di lavoro e la garanzia di un soccorso in tempi utili in caso di malori o altre situazioni critiche e di pericolo.

Esprimiamo il nostro disappunto nei confronti di tutti i sindacati firmatari degli accordi che prevedono l'agente solo, i quali non si curano delle disastrose conseguenze che questi hanno causato e che causeranno alla categoria dei macchinisti ed alla sicurezza in ferrovia.

Esprimiamo inoltre la nostra solidarietà ai coordinatori nazionali dell'ORSA Macchinisti Uniti che si sono dimessi dai propri incarichi per manifestare il proprio dissenso alla sottoscrizione dell'accordo da parte dell'ORSA Lombardia.

Auspichiamo inoltre che tutti i sindacati firmatari di questo accordo si rendano conto delle gravi conseguenze che avrà sui ferrovieri la loro firma, ed accettino di fare un passo indietro.

La Redazione

Ringraziamo Valter Volpi per averci inviato le sue osservazioni in merito all'accordo in questione.

Restiamo comunque convinti della posizione che abbiamo preso con il nostro comunicato, di profonda critica a quest'accordo. Per maggiore chiarezza riteniamo a questo punto necessario precisare che:

- L'accordo unitario con FNM SpA del 6 maggio 2010 prevede l'adozione del CCNL AF per la tipologia dei servizi sul Brennero stabilendo che "in fase di prima applicazione, previo confronto con le parti sindacali stipulanti, verranno adottati turni di lavoro redatti in conformità a quanto stabilito dal CCNL AF, che le parti si impegnano a definire entro il mese di luglio 2010".
- Siamo pienamente d'accordo che sia molto grave che da un anno, in LeNORD-Servizio Brennero, si effettui l'AS sui mezzi pesanti e con un sistema tipo

VACMA. Ma non è vero che nessun sindacato abbia fatto nulla; anzi, la segreteria regionale dell'Orsa Lombardia ha firmato nonostante che il settore macchina della stessa Organizzazione avesse puntualmente presentato un'esposto sul SIFA (vacma tipo tedesco) alle procure di Milano, Bologna, Verona e Bolzano e avesse sempre tenuto al tavolo di trattativa con LeNord una posizione di coerenza rispetto alla vertenza equipaggi in atto in Trenitalia (NO AS su Mezzi pesanti). Allora ci chiediamo: la mano destra non sa cosa fa la sinistra oppure, e sarebbe ancora più grave, qualche settore dell'Orsa ferrovie non vede di buon occhio il dinamismo e la coerenza del settore macchina sulla vertenza equipaggi... che evidentemente danno fastidio a chi ritiene di dover firmare a prescindere!

- Riteniamo altresì che questo fatto non

L'ORSA LOMBARDIA CI SCRIVE

Spett.le Redazione di Ancora in Marcia,

dopo la lettura del Vs. Comunicato, riguardante l'accordo del 28 sett 2010 in LeNORD, circolata nella mail di "MacchinistiUniti", mi preme segnalare alcune inesattezze riportate nello stesso ed inoltre il mio parere discorde dal vostro sulla interpretazione dello stesso accordo.

Elenco cronologicamente (secondo il Vs. Comunicato) quanto noto riportato in modo inesatto:

Alle FNM non c'è rischio AS sui mezzi pesanti, lo si fa da 65 anni. L'accordo da Voi richiamato è solo per il Servizio c.d. Brennero, recentemente lasciato da Trenitalia;

LeNORD lo effettuano da circa un anno e sin dal primo giorno sono partiti con un Regolamento Aziendale, non condiviso da alcuna sigla sindacale e con riferimento al CCNL degli Autoferrotranvieri, non come affermate quello delle Attività Ferroviarie.

Quest'ultimo CCNL, sarà applicato a questa parte di impresa solo dopo l'accordo di Confluenza, di cui gli incontri partiranno il 25 ott 2010; tutto ciò proprio sancito nell'accordo che Voi criticate.

Serve ricordare che questo passaggio al CCNL delle AF è accaduto solo in questo caso in tutta Italia e purtroppo, sinanche le trattative del CCNL della Mobilità, che si poneva questo come obiettivo, hanno di fatto fallito.

Nonostante da un anno, in LeNORD- servizio Brennero, si effettui l'AS sui mezzi pesanti con condotta sino a 6 ore al giorno, con impegno giornaliero sino a 10 ore di cui solo 8 pagate e riconosciute, con il sistema tedesco simile al VACMA, e cioè con richiamo ogni 55 sec., dicevo che nonostante ciò accada da un anno e nessuno abbia alzato alcun urlo in difesa di questi lavoratori, le OOSS firmatarie dell'acc. del 28 sett 2010 NON HANNO DATO IL LORO ASSENSO ALL'AGENTE SOLO.

L'interpretazione degli accordi, anche in caso di diatriba, nelle normali pratiche giurislavoristiche è riportata ai firmatari; e la delegazione dell'OrSA, ma immagino anche quelle delle altre OOSS, non potranno MAI affermare di aver avallato l'AS sui mezzi pesanti.

Si tratta di una diversa modalità interpretativa? Forse. Servirà chiarire bene? Possibile. Si potrà fare a breve? Probabilmente negli incontri dell'accordo di Confluenza.

Scusate le precisazioni, ma se i dati diffusi, da una Redazione come la Vostra, partono già inesatti o drogati da emotività, che per altro posso anche condividere, non credo si faccia un buon servizio ai lettori.

Distinti Saluti.

Valter Volpi - macchinista LeNORD componente di Segr.Reg. Or.S.A. Lombardia

giustifici la sottoscrizione, neanche "provvisoria", di turni che prevedano l'utilizzo di questo tipo di equipaggio e di questo sistema di vigilante, nemmeno a fronte di riduzioni di orario di lavoro, tra l'altro non esigibili successivamente perché nessun limite è stato posto sul verbale di accordo.

- Riteniamo infine che, soprattutto nella realtà del trasporto ferroviario di oggi nella quale si sta tentando, molto faticosamente, di arrivare ad un contratto unico di settore, ogni rappresentante sindacale dovrebbe ancora più che in passato tenere presente, prima di sottoscrivere un accordo, quali ricadute questo potrebbe avere non solo sui lavoratori diretti interessati, ma anche su quelli di tutte le altre imprese ferroviarie.

La Redazione

INCIDENTE DI CASALECCHIO: TUTTI ASSOLTI

Assolti macchinista e capotreno, non indagate le "altre" responsabilità sul mancato attrezzaggio tecnologico della linea

Si è concluso con l'assoluzione perché il fatto non costituisce reato, il processo a carico dei nostri compagni di lavoro Gabriele Martini, macchinista e Daniele Boscolo, capotreno, del treno 11432 che il 30 settembre 2003 superò il segnale di via impedita della stazione di Casalecchio Garibaldi urtando il paraurti.

La sentenza è stata emessa dal tribunale di Bologna, in sez. Collegiale presieduta dal

dott. Leonardo Grassi, Gabriele era difeso dall'avvocato Desi Bruno mentre Daniele era difeso dagli avvocati, Stella Pancari e Stefano Vezzadini, tutti del foro di Bologna.

I feriti, tra cui il macchinista Martini, furono circa 160. Ma a distanza di pochi giorni dall'incidente si registrò, purtroppo, anche il decesso, di un viaggiatore. L'accusa, di disastro colposo e omicidio colposo e, in origine di lesioni colpose, poi venute meno per la remissione di querela da parte delle persone offese risarcite da trenitalia, era sostenuta dalla P.M. Morena Plazzi, la quale aveva chiesto la pena di anni tre di reclusione.

Il macchinista si era sempre difeso sostenendo di avere avuto con certezza la segnalazione di via libera prima con segnale giallo e poi a luce verde alla fermata di Casalecchio di Reno e di avere in tal senso impostato la velocità.

Secondo il consulente della procura, Giorgio Diana, dalla verifica dell'unità di controllo non sarebbe emerso il passaggio del semaforo da giallo a verde, che consentiva un aumento della velocità. Secondo i consulenti degli imputati, Roberto De Paolis, Eugenio Earti e Alfonso Micucci, invece, le indagini tecniche erano state parziali e non avevano esaminato soprattutto le parti periferiche di un impianto di nuova costruzione.

La difesa di Gabriele è stata sostenuta da una serie di testimonianze di macchinisti e capotreni, che proprio sulla tratta Porretta-Bologna durante la loro guida allo stesso semaforo avevano avuto segnalazioni non corrispondenti al segnale successivo e avevano dovuto attuare



interventi d'emergenza. Questi "inconvenienti di esercizio" si erano verificati ripetutamente, prima e dopo l'incidente di Casalecchio.

Nel processo è emerso che su quella linea il treno viaggiava senza alcuna attrezzatura di sicurezza: né Ripetizione Segnali in cabina, né il sistema CMT.

Il treno, pur predisposto per essere in sicurezza, viaggiava affidato alla sola capacità e tenuta umana, perché RFI non aveva ancora dotato sulla linea i doverosi sistemi di sicurezza. Da ciò risultano evidenti le analogie con quanto successo a Crevalcore nel 2005.

La difesa degli imputati, si è molto adoperata perché venissero indagati altri profili di responsabilità, anche perché lo stesso consulente del P.M. Prof. Diana, ha scritto testualmente che "la presenza della ripetizione segnali o del dispositivo scmt avrebbe evitato l'incidente", mancanza con tutta evidenza non addebitabile al personale di servizio.

Ma questo tema fondamentale non è stato oggetto di sufficiente approfondimento. Esprimiamo assieme ai nostri colleghi, ai legali ed ai consulenti grande soddisfazione per l'esito del processo, che ha dato credito alla versione del macchinista, con la speranza che anche per il futuro aumenti l'attenzione per il tema della sicurezza nella circolazione dei treni e non tutto venga sempre liquidato con l'attribuzione della causa del disastro all' "errore umano".

La Redazione

L'IMPORTANZA DI UNA BUONA NOTIZIA

L'assoluzione del capotreno e del macchinista imputati per l'incidente di Casalecchio del 2003 è una bella notizia per il peso che, dopo 7 anni, si sono tolti i due colleghi coinvolti.

Ma è una bella notizia ed una lezione, anche il modo in cui ci si è arrivati.

- Per la linearità di comportamento del capotreno Boscolo e del macchinista Martini.

- Per il contributo non scontato dei colleghi che hanno testimoniato che nei giorni prima e dopo l'incidente si sono state sequenze anomale del segnalamento (ribaltando l'ennesima perizia sfavorevole ai ferrovieri del Prof. Diana).

- Per l'impegno di chi vi ha dedicato il tempo e passione.

In un'epoca dove i lavoratori sembrano destinati a soccombere, certi fatti dimostrano che possiamo cambiare il nostro destino.

Un Vecchio Bambino

SALUTE di R. Testa (RM)

STRESS LAVORO CORRELATO

Ancora in Marcia e l'Università La Sapienza di Roma proseguono il lavoro sul tema



Con la fine del 2010, salvo ulteriori deroghe, sarà obbligatorio per i datori di lavoro la valutazione del rischio stress lavoro correlato per i propri dipendenti (come da direttive CE risalenti al 2004). Ad oggi risultano attivati alcuni tavoli di confronto fra società (datori di lavoro, responsabili del servizio protezione e prevenzione), medici competenti e lavoratori (RLS). In questo modo si cercherebbe di attivare un processo di valutazione che coinvolga tutte le figure presenti nel processo così come previsto dalla normativa vigente (D.lvo 81/08). E fin qui niente di male. Il problema è rappresentato dagli strumenti che dovranno servire alla valutazione del rischio in questione: la legge prevedeva che una apposita commissione

si formasse per indicare la metodologia e la prassi da seguire; ma tutto ciò non è avvenuto e quindi ci si deve affidare a lavori redatti da altri apparati o organismi. Nel nostro caso si parla di una proposta metodologica di valutazione curata dall'ISPESL e da una linea guida provvisoria emanata da Sicurezza di Sistema. E qui nasce la nostra perplessità come RLS dei macchinisti (e non solo: anche per i capotreni si tratta della stessa storia): alcune tesi formulate per valutare lo stress, ad esempio per una commessa di un supermercato, di certo non potranno essere applicate al nostro caso. Non perché la commessa non venga sottoposta a stress ma semplicemente perché lo vive in maniera diversa dal nostro e quindi andarlo a cercare con alcuni strumenti di analisi vuol dire poi riuscire a trovarlo anche

da noi. Solo per fare un esempio: uno dei principali indicatori del livello di stress per molti lavoratori è costituito dal numero di giornate di assenza per malattia. Siccome la nostra paga si basa sulle competenze accessorie la malattia e in genere il fenomeno dell'assenteismo è pressoché inesistente; quindi se applicassimo lo stesso indice di valutazione, ad esempio quello della commessa, noi troveremo un livello di stress basso perché valutato tenendo conto principalmente del numero di giornate perse per assenteismo. Sappiamo che non è così: abbiamo solo fatto un'indagine usando uno strumento sbagliato per la ricerca. Ho usato solo un esempio fra i più semplicistici per evidenziare una certa situazione ma mettendo insieme più parametri di questo genere si può ar-

SICUREZZA di R. Favretto (VE)

LA SICUREZZA NON PUÒ ESSERE SUBORDINATA A CRITERI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA O PRODUTTIVA

Cassazione, sez. lav., n. 4012 del 20 aprile 1998

La Costituzione Repubblicana (1948), così com'è, nella sua integrità, è uno strumento prezioso ed insostituibile di promozione della salute dei lavoratori. In materia di igiene e sicurezza del lavoro, Essa afferma la salvaguardia della persona umana sopra tutto. Le leggi che ne discendono, quindi, antepongono la salute e la salubrità degli ambienti, senza ammettere condizionamenti, neppure derivanti da ineluttabilità o fatalità; tantomeno è giustificabile l'indisponibilità economica.

Costituzione Italiana. Articolo 32: "La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, (...). La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana." Articolo 41 "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana."

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

"L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana."

Sta proprio nel 2087 il principio della "massima sicurezza tecnologicamente possibile" ed è confermato da una costante giurisprudenza.

Corte di Cassazione, sentenza del 5 febbraio 2000: "... il potere imprenditoriale, volto alla massimizzazione della produzione, incontra un'imprescindibile limite nella necessità di non arrecare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana e nel far sì che nell'attività richiesta ai dipendenti venga predisposta una serie di misure, oltre quelle legali, che appaiono utili ad impedire l'insorgere o l'ulteriore deteriorarsi di situazioni patologiche idonee a causare ef-



Staffe e pietrisco a confronto: un esempio dell'applicazione del principio della "massima sicurezza tecnologicamente possibile" contenuto nell'art.2087 del codice civile

rivare alla conclusione che fra i macchinisti non esiste il rischio di essere sottoposti a stress lavoro correlato! E noi sappiamo, perché anche la letteratura scientifica lo afferma da tempo, che il nostro mestiere non è proprio una passeggiata salutare. Non solo: la tesi conclusiva della linea guida di sicurezza di sistema, solo per rimanere a una lettura meno approfondita, prevede che in presenza di patologie per il lavoratore, legate a esposizione a rischio stress lavoro correlato, e considerato che non può essere modificata l'organizzazione del lavoro venga introdotta la sorveglianza sanitaria; cioè il medico competente che a periodi fissi valuterà se il macchinista è in grado o meno di svolgere la sua mansione. Si introduce quindi un metodo che non ha nulla di preventivo ma

che riconosce la possibilità che insorga la malattia senza nessun meccanismo di abbattimento o riduzione del rischio. Inoltre conferisce metodi di discrezionalità a chi dovrà decidere se lasciare al suo posto di lavoro o meno un macchinista che manifestasse disagio o malessere durante la sua non facile vita lavorativa. Discrezionalità che cozza con i principi della legge 300 e con i termini legislativi in materia di salute e sicurezza sui posti di lavoro. Quindi potremmo assistere, se non facciamo sentire la nostra voce, a una applicazione di un articolo di legge che ci ritorcerebbe contro anziché darci tutela. Vale a dire un meccanismo poco ortodosso che porterebbe la valutazione a un livello così basso da escludere qualsiasi intervento migliorativo nel nostro caso. Basta pensare solamente alla vita a turni

"non vi può essere dubbio che il lavoratore, [...], possa legittimamente astenersi dalle prestazioni che lo espongono ai relativi pericoli, in quanto è coinvolto un diritto fondamentale, espressamente previsto dall'art. 32 della Costituzione, che può e deve essere tutelato in via preventiva..."

fatti dannosi alla salute del lavoratore..." Sent. 4012 del 20 aprile 1998: "... la sicurezza non può essere subordinata a criteri di fattibilità economica o produttiva (Cass. sez. pen. 9 gennaio 1984, in causa Gorla), lo stesso datore di lavoro è tenuto a trovare le misure sufficienti a conseguire il fine della protezione della salute e dell'integrità fisica dei propri dipendenti in modo conforme al principio direttivo costituzionale dell'art. 32".

Ancora: "non vi può essere dubbio che il lavoratore, ove effettivamente emergano situazioni pregiudizievoli per la sua salute o per la sua incolumità, possa legittimamente astenersi dalle prestazioni che lo espongono ai relativi pericoli, in quanto è coinvolto un diritto fondamentale, espressamente previsto dall'art. 32 della Costituzione, che può e deve essere tutelato in via preventiva, come peraltro attesta anche la norma specifica di cui all'art. 2087 cod. civ.". [Cass. Sez. Lavoro, sent. del 9 maggio 2005, n. 9576. Cfr. altresì Cass. Sez. Lavoro 30 agosto 2004, n. 17314, 30 luglio 2003, n. 11704].

Il sistema giudiziario ha garantito l'applicazione di questa nostra splendida Costituzione, che consente un livello di civiltà senza eguali. A noi tocca la scelta tra reiterare lo stesso modello di dignità della persona, lottando per difenderla, oppure ritirarci nell'ignavia e lasciare che l'imbarbarimento la sgretoli.

e a quanto si potrebbe fare in positivo. Noi di Ancora in Marcia la nostra voce stiamo lavorando per farla sentire: abbiamo già anticipato del lavoro che stiamo conducendo su questo argomento con l'Università La Sapienza di Roma e nello specifico con il prof. Vezio Ruggieri e la sua collaboratrice la dott.ssa Laura Marrucci. I primi risultati sono stati già presentati in un convegno universitario e appena saranno pubblicati li renderemo noti. Stiamo definendo gli ultimi aspetti del questionario che a breve verrà distribuito fra tutti i macchinisti abbonati alla rivista e a tutti coloro che saranno interessati a dare un contributo a questa lotta che dovremo portare avanti per non trovarci ancora una volta vittime di un'interpretazione delle leggi, piuttosto che dei contratti o delle norme previste dalla comunità europea.

LIBRI di R. De Paolis (PR)

“L'ISOLA DEI CASSINTEGRATI”: STORIA DI UN SUCCESSO MEDIATICO E DEL RITORNO DEGLI OPERAI

Sembrava impossibile, e invece ci sono riusciti: gli operai cassintegrati della Vinyls, fabbrica chimica di Porto Torres, nord-ovest della Sardegna, sono riusciti a sfondare il muro di silenzio che li avvolgeva e fatto accendere i riflettori del sistema della comunicazione sulla chiusura di uno dei più importanti poli chimici italiani. Gli operai hanno richiamato l'attenzione delle istituzioni, dei partiti e, soprattutto, del sindacato, della società civile, del mondo della cultura sul semplice fatto che la plastica ormai occupa un ruolo insostituibile nella nostra vita quotidiana, e quindi qualcuno deve pur produrla. Il libro di Tino Tellini, operaio cassintegrato e protagonista di primo piano della sfida lanciata al mondo dei media, ricostruisce la cronaca di questa “missione impossibile”: riportare la figura dell'operaio e della fabbrica in primo piano nel mondo della comunicazione. La decisione di autorecludersi sull'Asinara, vecchia sede di un terribile carcere di massima sicurezza, e di contrapporsi al mondo virtuale dell'Isola dei Famosi, ha scatenato un cortocircuito tra la “realtà virtuale” e la “realtà reale”, quella che è sotto gli occhi di tutti ma che nessuno vuole guardare. Con oltre 200.000 amici su Facebook, migliaia e migliaia di contatti su internet e una miriade di visite all'Isola da parte di deputati, consiglieri regionali, segretari di partito, esponenti sindacali, ma anche scolaresche, musicisti, artisti ecc., gli operai della Vinyls ci hanno insegnato che quando i lavoratori credono profondamente all'utilità e all'importanza del loro lavoro possono trovare la forza e le strategie per far capire ad un'opinione pubblica distratta da falsi messaggi che esistono diritti del lavoro inalienabili e lavoratori che svolgono un'importante ser-



vizio alla comunità. E pensare che qualche economista e qualche storico di ispirazione liberale ci avevano raccontato che, dopo il crollo del Muro di Berlino nel 1989, sarebbe finita la contraddizione tra “Capitale” e “Lavoro”, che questa sarebbe stata l'epoca della “fine della lotta di classe” e della scomparsa della “classe operaia”, almeno come l'avevamo conosciuta fino a quel tempo. Le moderne tecnologie avrebbero trasformato le fabbriche in posti di lavoro asettici e sicuri, con pochi tecnici superspecializzati ed assistiti da sofisticati robot, così tutte le mansioni monotone e ripetitive della vecchia catena di montaggio sarebbero

cronaca di questa “missione impossibile”: riportare la figura dell'operaio e della fabbrica in primo piano nel mondo della comunicazione

state eliminate. Venti anni dopo la realtà che viviamo è completamente diversa da come ci veniva prospettata: migliaia di operai, che lavorano in ambienti degradati e che utilizzano ancora macchinari spesso obsoleti, continuano a lavorare in ambienti insalubri, come nel secolo scorso, tornano a lottare per difendere il posto di lavoro, minacciato dalla crisi economica e dalle delocalizzazioni nei paesi dove il costo del lavoro è inferiore (e le condizioni di sicurezza infime). Ma il sistema mediatico italiano aveva da anni messo la sordina a queste situazioni di conflitto e gli operai, quindi, sono costretti a trovare strategie sempre più moderne per far conoscere ai cittadini la propria esistenza e la pessima condizione di lavoro in cui si trovano. Ecco, quindi, la lotta degli operai sardi della Vinyls, dipendenti dell'ENI, cioè di una impresa collegata al Ministero del Tesoro, che scavalcano il muro del silenzio, riportano la dignità del lavoro alla ribalta, ricordano a tutti che le forme di protesta non violente, accompagnate da un uso efficace e creativo delle nuove forme di comunicazione, possono restituire alle lotte operaie una nuova linfa vitale e riuscire nell'impresa “impossibile” di difendere il proprio posto di lavoro. La grande domanda, che rimane senza risposta, è sempre la stessa: ma il sindacato cosa ha fatto per aiutare questi lavoratori?

Tutti i delegati hanno partecipato all'organizzazione della protesta? La nostra è stata una protesta spontanea alla quale hanno partecipato tutti, io e tanti altri non siamo delegati ma semplici lavoratori.

Cosa possiamo fare come ferrovieri oltre ad esprimervi la nostra solidarietà? Apprezziamo molto il quello che fate già con le vostre vertenze. E poi la solidarietà da parte dei lavoratori ci fa molto piacere. A noi basta anche un click su facebook o una mail.

Tino ma come si esce da questa crisi del lavoro e dei diritti? Solo unendo le categorie avremo molta più forza e poi serve necessariamente di coordinare tutte le lotte. Ma questo non spetta a noi, noi siamo solo operai.

INTERVISTA A TINO TELLINI di D. De Angelis (RM)



Tino Tellini

Tino, dal libro traspone un rapporto molto dialettico con i sindacati. Dialettico diciamo che è un eufemismo.
La Cisl è praticamente scomparsa, alcuni esponenti della Uil hanno seguito la vertenza a livello personale.
La Cgil è l'unica che ha capito l'importanza della vertenza.

Ci sono prese di posizioni sindacali importanti a livello nazionale?
No, abbiamo avuto spesso conflitti a livello nazionale con i vertici del sindacato chimici tanto che abbiamo scritto ad Epifani. Ci hanno trascurato, Cisl e Uil sono assenti, e dalla Cgil ci aspettavamo molto di più.



Due degli operai autoreclusi all'Asinara



ANCORA IN MARCIA ALLA MANIFESTAZIONE DELLA FIOM

Foto di A. Vasaturo (RM)

I Ferrovieri hanno voluto essere presenti alla manifestazione della FIOM, per testimoniare l'importanza dell'unità di tutte le categorie contro gli attacchi ai diritti dei lavoratori. Nelle foto possiamo vedere gli striscioni di Ancora In Marcia e le bandiere dell'ORSA



LAVORO di R. Smaldone (TO)

IL “BENSERVITO” DI MARCHIONNE

Le gravi affermazioni fatte da Marchionne alla trasmissione televisiva “Che tempo che fa” (24 ottobre 2010), hanno aperto scenari inquietanti sul futuro degli stabilimenti Fiat in Italia, ventilando chiusure traumatiche di stabilimenti. Ha rivoltato le solite accuse di assenteismo, improduttività, scarsa competitività ed eccessivo costo ai lavoratori, nessuna autocritica sugli errori del management aziendale. L'utile Fiat di oltre 2 miliardi d'euro nel 2009 sarebbe stato merito, a suo dire, solo delle fabbriche Fiat collocate all'estero. La Fiat, infatti, è presente in 61 nazioni, con 1063 aziende e 111.000 dipendenti su un totale di 223.000. Con un'inaccettabile spudoratezza ha anche negato gli aiuti finanziari dati dallo Stato alla Fiat negli ultimi anni, ribadendo pure che la campagna rottamazione ha agevolato solo la clientela. E' vero l'opposto!!! Lo Stato italiano ha speso 7,6 miliardi di euro negli ultimi 30 anni (di cui 1,6 miliardi negli ultimi 2) per aiutare la Fiat a superare i momenti di crisi, mentre dopo la campagna rottamazione i prezzi delle auto, gonfiati precedentemente per avere sovvenzioni dallo Stato, sono quasi invariati anche senza il veicolo da rottamare. Le clamorose affermazioni di Marchionne hanno suscitato le ire non solo delle forze po-

litiche d'opposizione e dei sindacati, ma anche critiche da coloro che hanno posizioni aziendaliste simili alle sue. Con questa sortita, Marchionne ritiene, di fatto, superato l'Accordo “Pomigliano”, nonostante le condizioni penalizzanti imposte alle maestranze campane (18 turni settimanali, rotativi, aumenti di produttività, riduzioni di pause, etc. ecc.). Sta fortemente ricattando l'intera società civile, mentre continua anche la discussione sulla delocalizzazione in Serbia di altre produzioni FIAT. Ha pure bollato come facinosi e violenti i tre operai licenziati, rei, a suo dire, di aver obbligato allo sciopero ben 1200 operai e di altri atti di violenza non ben definiti. E' stupefacente che, un così decantato manager (retribuito con 4,79 milioni di euro nel 2009), non comprenda la crisi economica di tante famiglie italiane ed europee d'arrivare alla faticosa quarta settimana; esse sono, infatti, più preoccupate di problematiche occupazionali, sociali ed economiche, che dell'acquisto di un'auto nuova. L'unica soluzione per avere redditività industriale, secondo Marchionne, è quella di cominciare al massimo i diritti dei lavoratori, ben sapendo che se in Italia si producesse a minor costo rispetto al mondo asiatico o sudamericano, ciò non basterebbe a coprire il costo del trasporto



Solo la globalizzazione dei diritti e la loro estensione planetaria potrà fermare la concorrenza al ribasso fatta dai più deboli.

del prodotto verso quelle aree. La necessità d'aver in loco le aziende, permette al lavoratore locale d'essere anche cliente dell'azienda ed i mercati dei Paesi in via di sviluppo promettono una redditività altissima. L'Europa, invece, sembra aver chiuso il suo ciclo storico di crescita economica alta e deve puntare solo sulla qualità tecnologica dei suoi prodotti. La disoccupazione, il precariato, la cassa integrazione, l'insicurezza economica portano i popoli europei alla congiuntura dei consumi, che si ripercuoterà sulla produzione e sull'occupazione. Solo la globalizzazione dei diritti e la loro estensione planetaria potrà fermare la concorrenza al ribasso fatta dai più deboli. In barba alle “buone intenzioni” delle O.S. firmatarie dell'Accordo di Pomigliano ed in “coerenza” con i comportamenti passati della Fiat, Marchionne sta preparando agli stabilimenti automobilistici italiani della Fiat un clamoroso “benservito”. Attenzione, in passato le “ricette Fiat” sono state copiate da tutte le aziende italiane, sia private che pubbliche!



AGENTE SOLO di L. Mobilio (NA)

NAPOLI: VENDESI SEDILI SECONDO AGENTE!

Come se già non bastassero le forzature aziendali da Roma ci si mette pure la vena creativa delle Direzioni Trasp. Reg. locali a stupire con effetti speciali sempre di più il personale



Un sedile da 2° agente palesemente scomodo... ma almeno presente

Nel mese di Ottobre il PdM del deposito di Napoli è stato oggetto di punizioni. Circa cinquanta macchinisti hanno ricevuto contestazioni che a distanza di due incontri tra azienda con OS e RSU non sono state ritirate. Il motivo è la mancata variazione del modulo di condotta del servizio da essi svolto, in quanto a causa del car-kit guasto il servizio è passato da

Agente Solo ad Agente Unico. La causa scatenante?

I capitreno, passando dal modulo Agente Solo ad Agente Unico vedono scendere la loro prestazione a 8h. Di conseguenza tutto il lavoro che supera questo limite viene retribuito come straordinario. Questa situazione ha fatto sì che l'azienda, controllando i capitreno più coinvolti in queste situazioni, si è ricollegata a vari macchinisti che non avevano comunicato la variazione del modulo di condotta al 303, bensì solo al DCTR.

Da qui sembra che sia scaturita la decisione aziendale per far sì che venissero tolte le sedie del secondo agente da tutte le cabine di guida delle Ale 724 del deposito di Campi Flegrei, che svolgono un servizio metropolitano [come denuncia in data 22/10/10 la Segreteria Generale OrSA all'ANSF. ndr].

Alcuni colleghi, spaesati da questa situazione anomala come tra l'altro i DCTR, sono comunque usciti dal deposito e hanno svolto il servizio. Altri hanno chiesto alla DCTR come comportarsi: alcuni hanno ottenuto le sedie, altri si sono sentiti rispondere che non c'è scritto da nessuna parte che debbano esserci due sedie in cabina di guida e che quindi potevano svolgere il loro servizio regolarmente.

Nel riquadro a fianco riportiamo un breve sunto del quadro normativo.

Da questi fondamentali articoli possiamo evincere che il capotreno deve stare in cabina di guida, al fianco del macchinista, essendo anche l'agente treno, ma deve espletare durante la corsa del treno il servizio viaggiatori. Inoltre, in casi di degrado, il capotreno deve svolgere le funzioni di secondo agente.

In definitiva l'azione aziendale, apparentemente volta a limitare il lavoro straordinario, appare invece come una forzatura per avvalorare la condotta ad agente solo, anche in caso di degrado tecnologico, in contrasto con l'accordo del 15 maggio che essa ha sottoscritto con i sindacati.

La sedie del secondo agente quindi non devono essere vendute al mercatino ma reintegrate sulle Ale 724 come previsto implicitamente dai suddetti articoli, mentre in realtà sono state reintegrate solo parzialmente nel giro di una settimana. Va da sé che prima di uscire dal deposito o continuare il servizio in cambio volante, bisognerà attendere per iscritto le disposizioni del DCTR di turno onde evitare di assumersi responsabilità che non ci competono in assenza di disposizioni concordate con le OOSS.

AGENTE SOLO di G. Vinci (RLS Puglia)

VETTURE NPBD... UN BLUFF?

Ancora una forzatura fatta dall'azienda nei confronti dell'ANSF, la sola avente il potere di approvare modifiche del materiale rotabile, visto che stabilisce gli standard tecnici nazionali relativi a procedure di ammissione tecnica di materiale rotabile e dei suoi componenti in coerenza con le norme vigenti (vedi punto 3.1.2 decreto ANSF 1/2009)

Venerdì 13 agosto la Direz. Reg. Pugliese partorisce una nuova prescrizione da dare ai treni regionali aventi in testa una Wp a piano ribassato tipo NPBD con la cabina di guida modificata. Commentare una simile data, già di per sé ci porterebbe lontano. Vorrei solo accennare al fatto che una tale bassezza da parte dei dirigenti di Trenitalia non si era mai toccata, ma che sicuramente al giorno d'oggi è derivata a mio avviso dal profondo odio che l'amministratore delegato alla guida della Società FS - nutre nei confronti di tutto il personale di esercizio e in particolare contro il PdM e PdB e tale ottica viene continuamente profusa a macchia d'olio mensilmente sui suoi subalterni i quali poi lo materializzano con ogni sorta di impuni iniziative che non consentono più alcun tipo di trattativa a tutti i livelli.

Vorrei ricordare che queste Wp risalgono agli anni 60/70 quando la mentalità dei progettisti era quella ancora derivata dalla cultura della guerra, e cioè credere nella vita spartana a cui erano soggetti i macchinisti, comandati militarmente all'obbedienza dai loro 'capi' e di cui quindi non dovevano assurgere assolutamente a nessuno standard migliore di quello propinato da progettisti ferroviari. La scelta di aver deciso la presenza delle due porte per rendere passante la testa della vettura è stata la più deleteria che si potesse concepire. Infatti sia al fine della aerodinamicità (che comporta spifferi, risucchi e rumorosità, sia al fine della visibilità (ridotta che non consente di vedere i segnali a dx che allora ancora non c'erano), sia della vivibilità (ambiente ristretto a scarsa cubatura con innumerevoli elementi con spigoli vivi), ed i numerosi elementi aggiunti a posteriore (tromba/elettrovalvola, tachigrafo/scatola nera, RS/SCMT, car kit, antipattinante) ne hanno reso la cabina un colabrodo. Né il primo restyling effettuato (foto in basso a sx) sulla prima serie, quelle con i carrelli a ceppi (NpBD ...8238...) faceva presagire



la Wp a piano ribassato "revamping" in linea coi requisiti di visibilità imposti dalle fiches 651

qualcosa di qualitativamente buono per il futuro. Da questo punto di vista, un nota positiva è stato l'accordo del 8/10/09 che in un'epoca di assenza di qualunque trattativa (su queste questioni) ci ha donato la speranza di un ambiente migliore.

Infatti, in tale verbale di accordo è stato stabilito un revamping totale con modifiche uniformate ad uno standard europeo e la trasformazione della cabina di guida con un modello Fiche UIC 651 con climatizzazione e gancio automatico anteriore, tutte entro marzo 2011.

Tuttavia, per un fine aziendale che vi lascio immaginare, da giugno 2010 l'azienda ha inteso inventarsi una modifica che, senza alcuna approvazione sindacale, ha eliminato le due porte dell'intercomunicante ampliando lo spazio in cabina di guida [ma lasciando di fatto immutata la visibilità - ndr].

Ma non si poteva fare già 30/40 anni fa? Perché proprio adesso e a distanza di pochi mesi dal programmato revamping? I motivi non possono essere che due:

- 1) L'azienda per umiliarci quanto più possibile, ha inteso dimostrare che con pochi danari sarebbe stato possibile già 30/35 anni fa farci viaggiare in condizioni appena più decenti senza quelle orribili porte tra le palle;
- 2) Una volta ottenuto in modo soft il beneplacito dal PdM che - senza alcuna circolare - ma con semplici inviti tramite SMS ed un ultimo M40 inventato dal 13 agosto attraverso una (taroccata?) email da consegnare a tutti i treni aventi in testa la Wp.NpBD modificata, secondo loro è possibile svolgere il servizio ad A.S. anziché ad A.U.

È chiaro che in tal modo, per quale motivo dovrebbero spendere migliaia/milioni di euro per ottemperare al verbale di accordo del 8/10/09, quando per 4 danari possono ottenere lo stesso risultato? Prova ne sia che io stesso da pugliese ho visto a Milano una Wp NpBD a cui era stato fatto il revamping solo nella parte dei viaggiatori, mentre nulla era cambiato in cabina di guida: in attesa di che? Qui in Puglia ne abbiamo già 11 su 12 di tali vetture (più le due 8238) modificate nella sola cabina di guida. Quale RLS ho attivato diverse procedure per contestare l'azienda, informandone per conoscenza perfino l'ANSF. Ne sono nate un paio di lettere delle OS regionali e un incontro poi finito in rottura. Tutto sembrava perduto come se l'azienda avesse raggiunto il suo obiettivo, visto che nonostante il PdM in partenza emetta l'M40 per la modifica del modulo AS/AU, il capo dep, 303 risponde con un M40 prefirmato dal delegato del Datore di Lavoro che obbliga il modulo AS. Ma - ultimissi-



esterno (su) e interno (in basso) delle Wp "parzialmente" revampizzate. In fondo invece una "normale" Wp NpBD... le differenze sono minime



me - l'ANSF con due note del 5 e 10 agosto ha dato parere negativo diffidando l'azienda affinché confermi nei turni la presenza in cabina di guida del secondo agente intera tratta su tali tipi di Wp modificate ma non revampizzate e sulle Ale 801/940. Ne è così nata una reazione sindacale che sta contagiando tutte le OS e che sicuramente aiuterà nella risoluzione della vertenza.



Facciamo brevemente un po' di chiarezza:

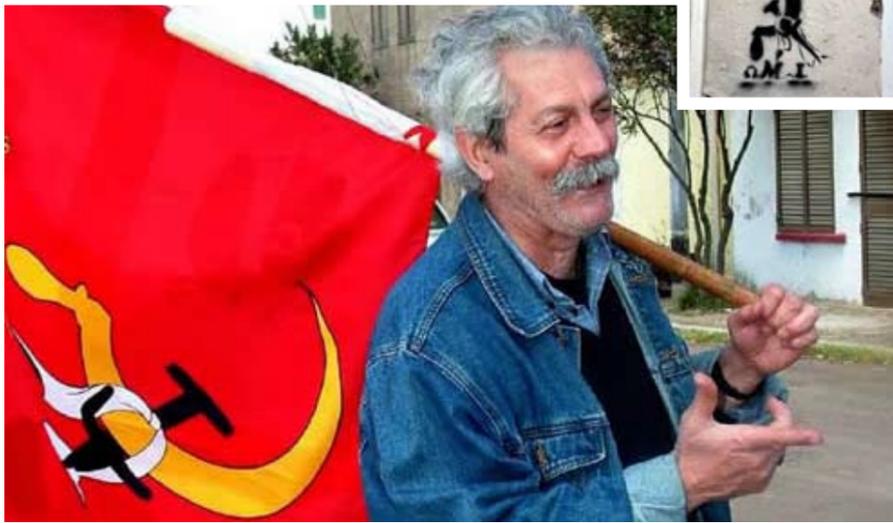
- **Art.3 IPCL:** Un agente addetto alla condotta nei seguenti casi:
 - a. mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature per il controllo della marcia del treno (sottosistema di terra);
 - b. mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attuale supporto alla condotta del treno (SSC) e dispositivo Vigilante, in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti apparecchiature di supporto alla condotta.
- **Accordo 15/05/09:** servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM-GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata, con esclusione della pilota NPBB.
- **Accordo 8/10/09:** per l'effettuazione dei servizi con modulo di equipaggio ad agente solo è necessario che i mezzi di trazione siano attrezzati con Car-Kit o Cab-Radio. Qualora si verificasse un guasto ai suddetti apparati o alla rete telefonica il servizio dovrà proseguire con il Capo Treno che prende posto in cabina di guida, fino alla prima località nella quale sia possibile adeguare l'equipaggio o ripristinare le condizioni tecnologiche iniziali.
- **PGOS Art. 32:** nei treni navetta viaggianti con locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.
Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.
Nei treni mezzi leggeri il capotreno prende posto nel seguente ordine: apposito scomparto; cabina anteriore, senso marcia treno, al posto dell'aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista; al posto dell'aiuto macchinista nella testata posteriore.
- **DEIF n°23** (Integra art. 32 PGOS e art. 14-allegato 4 ISPAT): su richiesta del macchinista, in caso di anomalia al sottosistema bordo, dovrà prendere posto in cabina di guida assumendo le funzioni di secondo agente.
- **ANSF prot. 03615/10:** l'articolo 32 della PGOS e l'articolo 14 del cap. II dell'ISPAT individuano il posto del CT sul convoglio e cioè la postazione che il CT deve poter occupare durante il servizio quando le proprie incombenze glielo consentano.
- **(FI 16/4/99 MT200 GEN) "Circolare Maestrini":** infine è bene ricordare che alla messa in servizio (DL o stazione) il mezzo privo di sedili idonei a garantire la corretta postura, deve essere rifiutato (nel nostro caso, in piedi non è una corretta postura)

LA NOSTRA SOLIDARIETÀ CONTRO L'IPOCRISIA DEL POTERE

IL GARANTISMO A SENSO UNICO

Bruno Bellomonte, capostazione di Sassari, accusato di terrorismo, da 16 mesi in carcere in attesa del processo ma già licenziato da RFI

Bruno Bellomonte è un nostro collega, capostazione a Sassari, ha 61 anni e attivista e militante tra i più stimati e conosciuti per antico impegno sociale e sindacale, è un dirigente dell'organizzazione comunista A Manca pro S'Indipendenza (a Sinistra per l'Indipendenza, ndr), conosciuto in Sardegna per le sue idee e le battaglie condotte da sempre in piena trasparenza. È in carcere dal 10 giugno 2009, ormai oltre 17 mesi, insieme ad altre persone, con l'inverosimile accusa, basata solo su alcune intercettazioni ambientali, di aver ideato azioni contro il vertice G8, previsto alla Maddalena, poi dirottato all'Aquila. Avrebbe cioè parlato con alcune persone, tenute sotto controllo dalla Digos, che non restava altro modo per opporsi al G8 che "attaccare i grandi della terra" utilizzando modellini di elicotteri telecomandati. In realtà la sua attività, pienamente lecita e condivisa da tanti cittadini in quei mesi era concentrata, assieme a molti attivisti e militanti sardi, nella preparazione del controvertice delle "Nazioni senza stato". L'accanimento della magistratura nei suoi confronti lo ha portato per un lungo periodo nel carcere di Catanzaro, tra i più lontani e più difficili da raggiungere per suoi familiari e gli è stato impedito, pur avendone



il diritto, di votare per le elezioni del suo Comune, dove era candidato alla carica di sindaco. Il sostanziale oscuramento delle informazioni sulla sua vicenda ha impedito anche agli stessi ferrovieri, al di fuori della Sardegna di conoscere questa incredibile vicenda di repressione delle idee politiche e della militanza. A causa di un'altra intercettazione erroneamente attribuitagli

nel 2006 aveva subito già subito un'ingiusta carcerazione preventiva. Poté dimostrare la sua completa estraneità solo grazie al fatto che era all'estero. Inoltre, con un gesto particolarmente odioso, nel maggio scorso, nonostante il processo dovesse ancora iniziare, in un momento di oggettiva debolezza, RFI gli ha recapitato in carcere la lettera di licenziamento. Una carcerazione preventiva lunghissima e senza ragione; e un licenziamento evidentemente ingiustificato dato che il contratto lo prevede solo in caso di colpevolezza. Il nostro principio costituzionale prevede, al contrario, quale che sia l'accusa, l'innocenza di chiunque, fino all'ultimo grado di giudizio. Nel nostro Paese il garantismo è a senso unico: non vale se riguarda un semplice cittadino come è un ferroviere e ancora meno se è un militante politico, mentre viene puntualmente rivendicato con grande ipocrisia dai potenti che strillano come tacchini contro "la magistratura politicizzata" quando sono loro ad essere accusati; alla faccia dell'articolo 3 della Costituzione e dell'uguaglianza di fronte alla legge. Siamo convinti che Bruno riuscirà a dimostrare la estraneità ai fatti contestati e l'illegittimità del licenziamento. Ma noi crediamo che egli meriti fin d'ora, anche prescindere dalla condivisione delle sue idee politiche, il sostegno e la solidarietà dei ferrovieri, sia per il brutale licenziamento subito che per l'ingiusta carcerazione preventiva di cui è vittima. Una vicenda che può mettere a dura prova la sua pur forte tempra umana e che richiede il nostro sostegno e la solidarietà con azioni concrete. Una sottoscrizione per contribuire alle spese legali ma anche messaggi, libri, lettere o cartoline per fargli sentire la vicinanza dei ferrovieri. L'indirizzo del carcere in cui è detenuto è riportato qui sotto.

Per scrivere a Bruno: Bruno Bellomonte, c/o Casa Circondariale di Viterbo, Strada S. Salvatore CAP: 01100 - Viterbo (VT)

LA CARGO STA SPEGNENDO LE LUCI!

Nel mese di ottobre si sono riuniti in assemblea i macchinisti della Cargo Campania, e della Cargo Bologna (gruppo A.M.A.). Riportiamo qui di seguito alcune parti del documento da loro prodotto, condiviso da entrambe le assemblee

“Assistiamo giornalmente ad un allarmante calo della produzione, ad una progressiva dismissione degli impianti e ad una drastica riduzione degli organici non causati, come si potrebbe pensare da una prima analisi, da un contesto generale di crisi economica, ma da opinabili scelte aziendali pervicacemente volte allo smantellamento di un importante e ben organizzato settore produttivo”.

“Questa scelta politico-aziendale è, fra l'altro, in forte contraddizione con le direttive Europee e con i protocolli internazionali siglati anche in Italia”.

Si lavora con “turni stravolti non contrattati (vo, intervalli e accessori non ben definiti) che variano strutturalmente mensilmente, ma praticamente in molti casi giornalmente dal 2003, recando disagi nel poter organizzare il proprio tempo libero”

È in atto uno “stravolgimento dell'organizzazione del personale a terra con l'intento prossimo anche quello dell'equipaggio macchina”

Siamo “preoccupati del trasporto merci pericolose che altre società lasciano a Trenitalia per le sue molteplici problematiche; siamo fortemente convinti che la professionalità

dei macchinisti deve essere aumentata e non dimezzata dallo stravolgimento dell'equipaggio macchina, come importante è la presenza di due macchinisti per le molteplici situazioni in cui le riduzioni di velocità non sono sopportate dalla SCMT, come pure nei casi in cui vi è carenza del sistema telefonico, come in fine ma non meno importante per un eventuale primo soccorso nelle gallerie”.

“Va sottolineata inoltre l'assurda dismissione aziendale di un settore che invece attira copiosi investimenti della concorrenza sleale”

“Perché l'Agenzia Della Sicurezza Ferroviaria non rileva le gravi carenze sulla sicurezza delle aziende competitive?”

Come mai i sindacati non denunciano gli abusi di Contratti ai limiti del caporalato applicati agli <schiaivi dipendenti> delle aziende private?”

“Concludiamo dicendo: saremo sempre orgogliosi di difendere il nostro lavoro di macchinista, il posto di lavoro e la stessa divisione cargo Trenitalia per la nostra famiglia per la comunità intera finché le luci rosse dei segnali dei binari dello scalo di Maddaloni Marcianise / Bologna S.Donato resteranno ancora accese!”



MERCATO di C. Ballerini (FI)

CAMION VS TRENI MERCI

Siamo sicuri che costi meno il camion?

La società di oggi è basata sull'economia. Lasciando da parte il fattore sociale, ambientale, di sicurezza e di condizioni di lavoro dei macchinisti e dei camionisti; guardiamo un po' in soldoni se veramente il libero mercato e l'assenza di regole convengono ai "consumatori", ovvero ai cittadini.

Paesi come l'Austria nel frattempo hanno imposto paletti, quali il divieto di attraversare il paese in camion con l'obbligo di usufruire degli appositi treni bisarca per camion e camionisti.

Vengo al dunque: un camion trasporta un container, un treno ne porta tranquillamente 50. Parlando di consumi, un treno chiaramente consuma di più. Ma quanto tira in più però? Un treno di 1500 t lanciato a 80 km/h va avanti per chilometri senza più assorbire un solo watt di potenza, al contrario dei camion, che invece, causa gli attriti e il traffico spingono molto e costantemente sull'acceleratore.

In un ipotetico percorso in pianura, un treno manterrà la velocità di 80 Km/h assorbendo circa 1250 Kw (dati sperimentali: loc E655, massa treno 1500 t compreso la macchina, 3600 V in linea, 350 A ai motori). Un camion che vuole mantenere la stessa velocità invece necessiterà di circa la metà della sua potenza, ovvero 200 Kw, ma per trasportare gli stessi 50 container ci vogliono 50 camion, e quindi fanno 10000 Kw.

Quindi possiamo dire che il treno consuma 8 volte meno di un camion. Il treno però attinge energia dalle varie fonti della rete ENEL, quindi anche energie pulite e a costo zero come idroelettrico, solare, eolico, geologico; erigerne pulite ma non troppo, come il gas ed infine petrolio

e carbone. Il camion invece brucia solo gasolio, non ha i controlli che ha una centrale a carbone o a petrolio, e quando frena consuma pasticche, le locomotive (quelle più moderne) invece creano corrente elettrica che assorbirà un altro treno "gratuitamente" e casomai consumano un po' di freni. E grazie all'abilità dei macchinisti e agli orari a scarsa quantità di traffico, un treno consuma pochissimo, in quanto una volta aver finito di "tirare", lo si lascia "scorrere".

Un modo per iniziare a limitare l'enorme inquinamento dei camion potrebbe essere quello di imporre gradualmente l'attrezzaggio con impianto a metano, mantenendo il motore ciclo Diesel, il quale viene già montato sugli autobus di alcune città. Il metano costa meno, ma chi ha partita iva predilige il gasolio perché con le detrazioni alla fine spende meno che col metano che non ha detrazioni d'imposta.

Il gasolio necessario al trasporto della merce aumenta se il viaggio di ritorno è stato fatto vuoto, cosa probabile per via della grossa quantità di piccole imprese di trasporto che non hanno troppi canali di clientela.

E quanto è la vita di un camion e quanto costa in termini ambientali ed economici rottamarlo e buttare via tutti i componenti che per esser costruiti hanno necessitato di manodopera, industrie, trasporti, macchinari?

Questi costi per una locomotiva o un carro merci sono infinitamente inferiori, considerando per quanti anni è possibile sfruttarli e per la loro reversibilità su altre macchine o altri carri; e anche i viaggi vuoti, con una buona organizzazione e col potenziale di locomotive, carri e personale,

sono praticamente inesistenti. Parlando sempre di costi, quanto costa al servizio sanitario la popolazione coinvolta negli incidenti causati da camion e dall'inquinamento da essi prodotto? Enormemente di più di quella coinvolta negli incidenti ferroviari.

E le strade? i camion (e i pulmann) le spaccano continuamente, ma poi chi le asfalta? Non certo le aziende di trasporto che ci corrono sopra! Loro pagano solo il bollo. Le strade le asfalta lo Stato. Mentre la manutenzione delle ferrovie deve essere fatta da RFI stessa, che deve sempre di più, stare economicamente in piedi da sola. In un'ottica completamente liberale (ove è ben inserita la ferrovia italiana), ogni strada dovrebbe essere a pagamento per chi la percorre, in proporzione al disagio e all'usura che arreca. Un po' come avviene con le famose "tracce" dei treni. E siccome al momento non è una cosa applicabile, sarebbe sicuramente logico pensare di applicare una grossa tassazione ai camion per recuperare un po' di soldi spesi in asfalto, ambiente e

salute dei cittadini. Ma con la scusa più o meno vera della comunità europea, non lo faranno mai.

E il disagio che arrecano le file di camion in autostrada? In un mondo dove tutto è monetizzato, dovremmo chiedere i danni alle imprese di trasporto su camion che ci intralciano le autostrade, visto che anche noi paghiamo il pedaggio e che il nostro tempo ha un prezzo. E l'ivisione di camionisti "low-cost" dall'est europeo che lavorano continuamente a settimane intere? Che vita fanno e che vita stanno facendo fare ai camionisti italiani con la loro spietata concorrenza? Beati loro che almeno non hanno la 196...

Spero che tutti questi interrogativi portino a ribadire che il trasporto delle merci su gomma, soprattutto a lunga distanza, oltre ai lati socio-ambientali è anche anti-economico per la società.

Ma perchè allora non viene fatto nulla per disincentivarlo, anzi sembra quasi il contrario?

Viene da pensare che esistano dei grossi interessi dai quali alcune persone stanno guadagnando parecchio, e tante altre persone stanno rimettendoci molto di più, a volte anche perdendo la possibilità di sopravvivere o vivere dignitosamente. Ma tutto questo avviene in nome del libero mercato, della comunità europea ed infine della crisi; e sembra che non se ne possa fare a meno.

Mi domando quanti anni dovranno ancora passare prima che si capisca che il libero mercato ci sta distruggendo e sta distruggendo il mondo, che ci mette tutti in competizione ed elimina le regole, facendo prevalere la legge delle jungle ove il forte sovrasta il debole. Chi ha, avrà. Chi non ha, non avrà. E non si pensi che noi stessi siamo bravi e che avremo, da soli non saremo nulla. Dopo 60 anni di colonizzazione americana e l'esempio degli effetti della Thatcher in Inghilterra, potevamo farne anche a meno di "sperimentare".



IMPIANTI di M. Badoni (RM)

UN DEPOSITO ALLE "ERBE"

Storia di ordinario degrado al deposito di Roma S. Lorenzo



Sembra il nome di un piatto prelibato, come ad esempio una tagliata fiorentina alle erbe, oppure un risotto alle erbe, un coniglio alle erbe, si potrebbe seguire all'infinito. Non è veramente così, il deposito alle "erbe" purtroppo, è il nostro Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo ricoperto di "erbacce".

Uno dei Depositi più importanti delle ferrovie italiane, abbandonato da anni, è ricoperto da erbacce in ogni parte. Camminare lungo i percorsi pedonali di giorno o di notte, rappresenta un serio pericolo, a causa delle piante selvatiche cresciute a dismisura. La scarsa illuminazione notturna rende ancora più difficile avventurarsi nei camminamenti del deposito.

Per il personale ferroviario girare di notte è un azzardo, dal fatto che chiunque può entrare e uscire indisturbato, perché il cancello di via dello Scalo San Lorenzo resta sempre aperto.

I residenti limitrofi e gli avventori dei locali del quartiere (pub, ristoranti, pizzerie, bar, discoteche, osterie) parcheggiano indisturbati all'interno del Deposito. Il movimento delle auto parcheggiate sen-



za permesso, crea un serio pericolo per il personale che raggiunge il posto di lavoro a piedi, perché i conducenti spesso non sono molto attenti e svegli.

Il bar è chiuso da anni. La mensa ha riaperto da pochi giorni dopo un lunghissimo periodo di inattività: oggi serve pasti cucinati fuori dal deposito. Molti anni fa c'erano due distribuzioni dei pasti con code lunghissime e con centinaia di lavoratori. Il controllo mensa era eseguito da una delegazione sindacale che verificava l'aspetto qualitativo e quantitativo dei pasti serviti.

Stendo un velo pietoso per i servizi igienici (bagni, docce, spogliatoi), non sono mai stati funzionanti, oggi sembrano il museo degli orrori.

LINEA QUALITÀ CARGO MILANO: UNA GIORNATA CON IL PDC

Gli istruttori della cargo di Milano hanno avuto un'idea interessante: all'interno dei corsi di aggiornamento, invece del test di valutazione, si sono inventati un'attività didattica chiamata "una giornata con il Pdc".

Si tratta di un lavoro di gruppo in cui viene simulata una tipica giornata di lavoro del macchinista, nel corso della quale si presentano inconvenienti di esercizio o avarie al locomotore.

Gli istruttori accompagnano quindi i macchinisti nell'affrontare sia le situazioni ordinarie sia quelle critiche, fornendo nel contempo utili indicazioni inerenti il buon svolgimento del servizio, la sicurezza dell'esercizio a partire dalla propria incolumità e la gestione delle situazioni più critiche.

La novità è apprezzabile per una serie di ragioni. Innanzitutto si vede che a monte

di "una giornata con il Pdc" vi è un gran lavoro di preparazione da parte degli istruttori; inoltre se ne riconosce la finalità formativa, la volontà di fornire ai macchinisti gli strumenti più idonei per poter svolgere il loro servizio, di aiutarli nel ripasso delle norme regolamentari e delle normative di sicurezza.

Auspichiamo che l'impegno degli istruttori della Cargo di Milano possa essere di esempio anche per quelli di altre località e divisioni, sempre in un'ottica di collaborazione, formazione ed aiuto. In troppe situazioni invece istruttori di Trenitalia si sono prestati ad interventi repressivi, mirati unicamente a scaricare sui macchinisti carenze del sistema ferroviario e mancanze aziendali.

M. Mariani (MI)

Che cosa succede, perché nessuno svolge alcuna manutenzione ad una struttura importante come quella del nostro deposito locomotive? I rappresentanti sindacali non vedono il degrado? Non si accorgono che l'ambiente di lavoro non rappresenta più lo standard necessario per garantire sicurezza e salute ai lavoratori?

Un deposito efficiente è fondamentale per il buon andamento del servizio ferroviario, si diceva una volta nelle passate Ferrovie dello Stato.

SPILE: C'E' DA RIDERE!

Devo dire che ogni tanto l'Azienda si impegna ad alleggerire i nostri turni, trovando qualche ingegnoso espediente, a cui corrisponde un risata o una battuta. A Roma, per esempio, aspettavo la vettura per tornare a Firenze dopo una notte, e cosa ti vedo? Il capotreno di una Frecciarossa con una spilla sulla giacca! Incredibile, penso, ha ancora la spilla "No all'agente solo". Poi mi avvicino, focalizzo e... no, non ci posso credere, è una spilla "Freccia Rosa", una pubblicità dell'ultima trovata di Trenitalia! Ma non erano proibite le spille, tanto che era uscita una lettera che le vietava espressamente, ancor prima di specificarlo sull'ultimo Regolamento Divise?

È probabile che la Legge non sia uguale per tutti, oppure, più semplicemente, abbiamo suggerito un'idea da riproporre. Io, comunque, mi sono fatto proprio una bella risata, tant'è che il servizio mi è sembrato molto più leggero del normale.

G. Ghiribelli (FI)

PROMEMORIA di C. Ballerini (FI)

ABILITAZIONE MACCHINA: FRENO, RODIGGIO E REC

Le "divisioni" sono sempre di più, però i treni sono sempre i soliti e funzionano tutti alla stessa maniera.

In fase di visita ridotta alla locomotiva, Ale/n o ETR che sia, cerchiamo di non dimenticare di effettuare tutte le prove previste, con particolare dedizione a tutto ciò che è relativo alla sicurezza d'esercizio.

Cerchiamo di ricordare tutto ciò che è comune ed importante da effettuare.

Per prima cosa leggere attentamente il TV25 (e il TV17) o il libro di bordo unificato, a seconda del mezzo.

Poi come primissima cosa dobbiamo effettuare un "giro intorno alla macchina", se la loco è elettrica, sembra banale, ma ricordiamo di guardare che sopra ci sia il filo, mentre con un Diesel di effettuare il corretto preriscaldamento, come se fosse la propria automobile, e di verificarne i livelli.

Poi verificare che i fanali funzionino e in caso contrario sostituire le lampadine o se impossibile, posizionare le funzionanti lato testa del treno.

I ceppi dei freni devono essere tutti presenti e non aver oltrepassato la linea di fede. Le balestre/molle devono essere integre, come tutto il resto del rodiggio. Gli ammortizzatori anti serpeggio, dove previsti devono essere, e senza segni di perdite d'olio. E, molto importanti, i cerchioni! Particolare attenzione agli assi del freno a mano e soprattutto se si notano segni di surriscaldamento, che fanno diventare i cerchioni ed i ceppi rosso/violacei. Comunque sia occorre verificarli tramite i segni di riferimento grossolani, dipinti di vernice bianca dall'officina, facendo attenzione ad osservarli perpendicolarmente, onde evitare errori di prospettiva, in quanto la maggior parte degli scorrimenti raggiunge circa un centimetro ed è quindi difficile da vedere senza portarvi attenzione. In caso di sospetti scorrimenti, cercare le frecce ufficiali di riferimento, anche spostando la macchina, per poter verificare che tutto sia realmente apposto. Ricordiamoci che con uno scorrimento è probabile sviare!

Dopo aver verificato che tutti gli stotz siano "nella giusta posizione", abilitare il mezzo dal banco di manovra che verrà utilizzato per fare il treno (poi anche dall'altro), fare aria, mettere la zona, provare ripetizione e REC. Per quest'ultimo, nel caso si tratti di una locomotiva agganciata ad un'altra in composizione, è necessario avere in mano la chiave a bandiera dell'altra macchina, prima di erogare il rec, onde evitare l'incollaggio del KMT-REC della macchina in composizione.

Per i mezzi elettrici, verificare quindi entrambi i pantografi.

Mettere "in tacca" la macchina, anche per provare il freno a mano, quindi frenare, togliere il freno a mano e fare la prova del freno (non si sa mai, ci fossero i carrelli isolati o la timoneria del freno lente, chi ci fermerebbe?). Dobbiamo quindi frenare, isolare, verificare che la condotta generale tenga, verificare la scarica del bariletto e verificare la frenatura, poi provare l'eventuale FAV

e antipattinante (es agli ETR/Ale), poi sfrenare sovraccaricando ed attendere lo smaltimento, solo a questo punto verificare la sfrenatura, non si sa mai che il serbatoio di comando del/di un distributore sia leggermente sovraccaricato e che quindi in prima posizione il mezzo sia sfrenato ed a 5 bar poi invece rimanga leggermente frenato. In tal caso tirare la cordicella, dopo di ché ripetere la prova freno, considerando che la macchina si sfrenerà e finché serbatoio ausiliario e di comando non saranno pieni, se sarà posta in lieve pendenza, sarà libera di muoversi anche se intervenisse l'SCMT e potrà essere frenata solo col freno a mano.

Al momento di agganciarsi al treno, se presente una macchina in composizione e se l'aggancio viene fatto con quest'ultima e col suo rubinetto del freno, è molto importante ricordare che una volta intercettato il freno, l'eventuale aria presente nel circuito del freno diretto, non si scarica da nessuna parte, facendo poi rimanere la macchina frenata e magari facendole scorrere i cerchioni. Dopo aver effettuato l'aggancio è sufficiente quindi dare un'occhiatina ai ceppi/indicatori stato freno per verificare l'effettiva sfrenatura della macchina.

Tutti questi accorgimenti ci vuole più a scriverli che a farli, soprattutto se, ad esempio nel mentre che attendiamo lo smaltimento della sovraccarica durante la prova freno; verificiamo gli estintori, l'antincendio, la cassetta medicinali, i mezzi di segnalamento e quant'altro che è previsto.

Infine, per i treni navetta, gli ETR, le Ale/n, ricordiamo di evitare di sovraccaricare prima di fare il cambio banco, onde evitare frenature indebite e mancate sfrenature dovute a differenze di taratura dei rubinetti.

Tutte queste operazioni che siamo tenuti ad eseguire e che ci danno professionalità, oltre a rientrare nei nostri doveri ai quali non vogliamo e non dobbiamo sottrarci, servono prima di tutto alla sicurezza e all'efficienza del servizio, ma anche a mantenerci "allenati", a renderci più sicuri d'aver fatto le cose per bene e non per ultimo ad essere meno in condizione di essere contestabili, visto che anche a stare attenti, l'errore è sempre dietro l'angolo.

ESPERIENZE

NULLA È IMPOSSIBILE

Complice la stanchezza di una sestina allucinante, siamo rimasti con una E444 precisi sotto uno dei tratti neutri in DL a Firenze. Il deviatore ci chiamava già avanti: "cinque e ottanta vieni avanti.... cinqueottantaaaaa" Così, memore degli insegnamenti del C.D.I. Amato dell'ITR Firenze che mi insegnò che una carrozza in piana è spingibile da una persona, sono sceso di volata dicendo al socio di sfrenare la macchina ed abbiamo provato a spingerla in direzione stazione. Nulla da fare, probabilmente i bordini di qualche ruota erano impuntati contro la rotaia. Peccato, sarebbero bastati 10 cm per riprendere la "scossa". Allora abbiamo provato a spingere al contrario, e si è mossa! abbiamo fatto un buon 1/2 metro e dopo il 3 Kv ha fatto il resto..

C.B.

APPELLO RACCOLTA DATI AMIANTO

Abbiamo avuto modo di entrare in contatto con molti ferrovieri in pensione che hanno contratto malattie causate dall'esposizione ad amianto subito durante l'attività lavorativa ed abbiamo riscontrato che spesso non sanno se la stessa cosa sia accaduta anche a loro colleghi; questo vale, logicamente, ancor di più per i casi in cui, purtroppo, il ferroviere è deceduto e ad interessarsi della vicenda sono i suoi familiari. Riteniamo invece, pur con il massimo rispetto per la riservatezza che ognuno ha diritto di mantenere, specialmente per questioni tanto personali come le malattie, che sarebbe molto utile che aumentasse la consapevolezza collettiva di cosa sia accaduto e stia accadendo in questo ambito. Inoltre, nei casi in cui il ferroviere ha deciso di chiedere il riconoscimento della propria malattia professionale all'INAIL e/o alle Ferrovie, si trova di fronte alla necessità di dimostrare di essere stato esposto ad amianto e questo può farlo solo se può descrivere il lavoro che faceva e, possibilmente, avere altri colleghi che testimonino; inoltre, anche solo il poter dire che altri colleghi che avevano le stesse mansioni hanno contratto malattie può essere molto significativo per dimostrare il nesso di causalità della malattia con l'esposizione ad amianto.

INAIL e Ferrovie dispongono di tutti i dati che vogliono, mentre il singolo ferroviere non ha che i propri e solo casualmente può sapere qualcosa di qualche collega. Per cercare di compensare, nei limiti del possibile, questo squilibrio, vorremmo cercare di recuperare il maggior numero di dati possibili sui casi di malattie dovute ad esposizione ad amianto verificatisi fra i ferrovieri. Perciò

INVITIAMO

a mettersi in contatto con la nostra redazione per e-mail (inmarcia@tiscalinet.it) per fax (055-4625985) o per posta (ancora IN MARCIA! , piazza Balducci 8r - 50129 Firenze)

tutti i ferrovieri che abbiano subito esposizione lavorativa ad amianto e che abbiano contratto una malattia che sia stata riconosciuta dall'INAIL come malattia professionale dovuta ad esposizione ad amianto

oppure se non riconosciuta dall'INAIL, possa comunque, secondo i medici curanti, essere stata causata dall'esposizione ad amianto.

CASO DEL MESE a cura di M. Lo Giudice (MI)

SPEZZAMENTO ES A MILANO C.LE

Abbiamo detto molto in passato sui famosi episodi di spezzamento degli Eurostar; questa volta esaminiamo un caso giudiziario relativo a uno di quegli eventi

Il fatto

Il macchinista XXX in data 22/07/2008, effettuava, da secondo agente, il servizio di condotta del treno ES YYYY con termine corsa nella stazione di Milano C.le. Il turno di lavoro, prevedeva 10' (cambio volante) di tempi in arrivo; senonché il capo deposito 303 in servizio, all'arrivo del treno, comandava verbalmente (in realtà si trattava della famigerata "cortesia" chiesta ai macchinisti) di effettuare il ricovero del treno al parco Martesana, ottenendo la disponibilità del primo agente. Il XXX invece negando la propria disponibilità ad effettuare tale prestazione, non prevista, terminava il proprio turno di lavoro con i suddetti 10', come da TV2. Il treno durante l'effettuazione del ricovero, fatta dunque dal solo primo agente, subiva uno spezzamento a causa della mancata disinserzione dell'apparecchiatura SCMT della loco diventata SLAVE (lato paraurti). L'azienda sanzionava sia il primo che il secondo agente (quest'ultimo con 2 giorni di sospensione).

Difesa del macchinista... Si davanti al giudice

In un primo momento il XXX, decide di ricorrere al collegio di conciliazione e arbitrato (interno, appoggiandosi ad una OS firmataria di contratto), rinunciandovi successivamente in favore della causa giudiziaria, su consiglio dei legali della CUB TRASPORTI nonché degli attivisti dello stesso sindacato. Il giorno della convocazione delle parti presso la DPL di Milano, per il tentativo obbligatorio di conciliazione, a sorpresa l'azienda si

presenta e propone anche la riduzione della sanzione con il massimo della multa, puntualmente rifiutata dal lavoratore. Giorno 8 aprile 2009 si va dunque davanti al giudice che, di fronte a una certa rigidità aziendale, che impediva il raggiungimento di un accordo tra le parti, dichiara illegittima la sanzione e la annulla, ordinando inoltre la restituzione al ricorrente di quanto trattenuto a seguito dell'applicazione della sanzione (+ interessi), condannando la società al pagamento delle spese di lite sostenute da quest'ultimo (1900 euro oltre accessori...).

Punti salienti della sentenza.

Il capo deposito al 303, in risposta alla contestazione ricevuta per non aver reiterato l'ordine al XXX per iscritto (con l'utilizzo del modulo M40), fornì le proprie giustificazioni dove affermava che, una volta ottenuta la disponibilità del primo agente ad effettuare il ricovero del treno, non aveva comandato alcunché al secondo agente, non potendo ordinare al personale la prestazione aggiuntiva in quanto le variazioni al turno di servizio possono essere ordinate, nei limiti previsti dalla normativa vigente, solo all'inizio del servizio o in caso di prestazione interessate dal ritardo di treni e/o eventi eccezionali che turbano la circolazione. Nella sentenza tali dichiarazioni prevalgono di fatto sul tentativo dell'azienda di contestare l'interpretazione del capo deposito 303, cercando di argomentare disposizioni contrattuali in tema di orario di lavoro, considerate dal giudice, per il caso di specie, prive di rilievo.

Considerazioni

I fatti sopra esposti avvennero a pochi giorni di distanza da un primo spezzamento, sempre di un convoglio ETR 500 avvenuto al parco della Martesana, nell'effettuare un movimento di manovra, sempre a causa della mancata disinserzione dell'apparecchiatura SCMT nella loco di coda (SLAVE). Entrambi gli episodi balzarono agli onori delle cronache, creando un certo nervosismo aziendale che si manifestò nel fatto di non aver preso neanche in considerazione l'ipotesi di annullare la sanzione inflitta, in modo palesemente ingiusto, al lavoratore, cercando davanti alla DPL di Milano di uniformare l'entità della sanzione, a quella decisa (IN ARBITRATI INTERNI) per i 3 macchinisti coinvolti negli spezzamenti di cui sopra e al capo deposito al 303 (ossia il massimo della multa), arrivando davanti al giudice che, non vedendo le parti trovare una soluzione totalmente condivisa, decise sulla controversia come sopra descritto. Da sottolineare inoltre la solita convinzione aziendale di poter risolvere qualunque problema con l'utilizzo di una semplice comunicazione scritta (andando anche contro le norme previste dal contratto e/o le regole derivanti da accordi in vigore).

Grazie alla caparbia dell'interessato, alla competenza di chi l'ha sostenuto, nonché all'onestà del CD 303 si è riusciti ad evitare una vera ingiustizia.



"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto"

Beniamino Deidda,
Procuratore capo della Repubblica



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

"Ancora In Marcia" QUADRO INDICATIVO REFERENTI D'IMPIANTO				
Regione	IMPIANTO	REFERENTI		
ABRUZZO	Pescara	Renzetti Pasquale (P)		
	Sulmona	Ufrascati Demetrio (P)		
	Cosenza	Scarpelli Vito	Di Donato Raffaele	
	CATANBRIA	Catanzaro	Agosto Luigi	Cacia Luigi
	CrotoneRoccella	Agosto Luigi (CZ)		
CALABRIA	Paola	Provenzano Pierino		
	Reggio Calabria	Chillè Pino		
	Sibari	Roseti Domenico (P)		
	Benevento	Russo Francesco		
	Marcianise	Curcio Carmine		
CAMPANIA	Napoli	Acerno Andrea	Mobilio Lorenzo	
	Napoli C.Flegrei	De Simone Giorgio		
	Battipaglia	Catalano Vincenzo		
	Trieste	Deghan Tarz Bascir	Balbi Manuel	
	FRIULI V.G.	Trieste	Trotta Giuseppe	
EMILIA R.	Udine	Scarpati Massimo		
	Bologna	Malvone Luigi	Corvino Archimede	
	Bologna	Palumbo Roberto	Cardinale Gianluca	
	Bologna	Stefano Buonanotte	Petriglia Andrea	
	Forlì	Recchia Antonio		
LAZIO	Parma	De Paolis Roberto	Artusi Giacomo	
	Piacenza	Rapisarda Antonino		
	Rimini	Galvani Savio	Celli Stefano	
	Cassino	Cocuzzoli Luigi		
	Orte	Sorbara Antonio		
LIGURIA	Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio	
	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante	
	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea	
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino	
	La Spezia	Vergassola Giovanni		
LOMBARDIA	Savona	Tonelli Paolo (P)		
	Ventimiglia	Cassini Isio		
	Brescia	Nicolò Gaetano		
	Cremona	Signorini Renato		
	Gallarate	Bordonaro Vincenzo		
MARCHES	Milano	Mariani Matteo	Romano Pasquale	
	Milano	Cereda Claudio	Germinario Angelo	
	Pavia	Mozzillo Domenico		
	Ancona	Della Lunga Fabio	Pisciarelli Roberto	
	Ancona	Pergolini Andrea		
MOLISE	Campobasso	Esposito Bruno		
	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni	
	Novara	Musso Massimo		
	Torino	Smaldone Remigio		
	Bari	Tangari Mauro (P)		
PIEMONTE	Foggia	Raimo Nunzio	Mastroluca Antonio	
	Lecce	Imbriani Antonio (P)		
	Barletta	Cervello Cosimo		
	SARDEGNA	Cagliari	Pilia 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	Raspanti Massimo		
TOSCANA	Chiusi	Mancini Massimo		
	Firenze	Ghiribelli Giacomo	Strano Glauco	
	Firenze	Grimaldi Claudio		
	Grosseto	Consiglio Giuseppe	Puccioni Bruno (P)	
	Livorno	Cufari Filippo	Lombardo Giuseppe	
TRENTINO	Pisa	Balaresi Francesco		
	Pistoia	Buganini Alessandro (P)		
	Pontremoli	Orsini Giorgio		
	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe	
	Bolzano	Marangoni Daniele		
VENETO	Trento	Papi Giovanni		
	Mestre-Venezia	Favretto Roberto		
	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea	
	Treviso	Berto Gastone		
	Verona	Caserio Marco	Faccio Antonio (P)	



Perdonateci il "prestito" della vignetta de Il Manifesto ma anche noi non siamo messi proprio bene. La sopravvivenza della tua rivista è oggi messa in crisi dall'aumento esponenziale delle spese di spedizione causato dai tagli della finanziaria. Difendila: diventa Abbonato Sostenitore!

ARBITRATO DEL MESE di R. Smaldone (TO)

CD 303: RIBELLARSI SI PUÒ!

Mesi orsono, un C.D. in servizio notturno all'Ufficio 303 dell'ITP di Torino non effettuava in prima persona (assieme ad un altro macchinista di riserva) un treno "pellegrini" in sostituzione del pdm di turno, assente a causa del forte ritardo del treno corrispettivo. Il C.D., da autentico Professional, ha motivato il proprio rifiuto sottolineando l'impossibilità, pur essendo presente all'ITP anche un C.P.V., di abbandonare la gestione del pdm, delle locomotive e d'eventuali emergenze d'Impianto, essendo egli l'unico dirigente del macchinista in servizio nell'Impianto a quell'ora (erano le 03.00 di notte). Non recedeva dalla sua posizione, nonostante le pressioni piuttosto "pesanti" esercitate, sembra, telefonicamente da un dirigente superiore. Nell'attesa di reperimento d'altro personale il treno maturava ulteriore di 3 ore.

Successivamente giungeva al C.D. una contestazione di mancanza, nella quale il Responsabile "Risorse Umane PN/I Piemonte e Liguria" contestava al dipendente il rifiuto succitato come inadempienza

contrattuale ed, in applicazione dell'art. 55 CCNL. "Attività Ferroviarie", lo sanzionava con due giorni di sospensione. Il C.D. non si lasciava persuadere dalla tesi aziendale, la quale "vincola" i professional alle "esigenze aziendali" sorvolando sui diritti normativi, e ricorreva in giudizio. Il Collegio di Conciliazione ed Arbitrato ha dato ragione al lavoratore e, riconoscendo il suo comportamento legittimo, ha condannato l'Azienda alle spese di giudizio. Questo collega C.D. ha dimostrato che, senza azioni eclatanti, si può quotidianamente far valere le proprie ragioni nel rispetto delle regole. E' opinione dello scrivente che tanti C.D./C.P.V. possano anche rifiutarsi d'essere utilizzati ai treni durante gli scioperi, visto che si sta profilando un ridimensionamento di tanti ITP periferici con l'accantonamento della dirigenza in ITP principali, su esempio della TMR. Realizzandosi questa ipotesi, si avranno esuberanti di personale dirigente (C.D., C.P.V., etc. ecc.) in tanti impianti. Sarebbe auspicabile, da parte di tutti, una lotta comune a difesa del posto di lavoro.

ANNO 2011
ABBONAMENTO
ORDINARIO 15 €

Per i nuovi abbonati
Promo con agende 2011 e 2012

Diventa Abbonato Sostenitore con almeno 5€ in più, riceverai una pubblicazione a scelta o il DVD del film "Quando Combattono gli Elefanti".

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

"Associazione In Marcia" - AIM
C/C postale n. 99862666
Nella causale va indicato: "Rinnovo 2011", "Nuovo abbonato 2011" e l'eventuale scelta per i sostenitori (libro, DVD, etc.)

I NOSTRI SERVIZI GRATUITI

Assistenza anziani e invalidi
II° e ultimo Mercoledì del mese
ore 17-19

Caf (730 - Unico - ICI - ISEE ecc.)

Elettrosmog
Martedì ore 9-12

Consulenza pensioni
Mercoledì 9,30 - 12,30

Consulenza medica
Martedì pomeriggio (per appuntam.)

Consulenza legale
Tutti i giovedì dalle 15 alle 16
(luglio 11,30 - 12,30)

Consulenza consumatori
Lunedì 16 - 18

Consulenza affitti e prima casa
Unione Inquilini - Lunedì 16 - 18

Per contattarci Tel. 055.486838
Fax 055.4625985

Mail: redazione@ancorainmarcia.it
inmarcia@tiscalinet.it

Sito Internet: www.ancorainmarcia.it

Domanda

Salve. Esistono giornate di turno dove prevedono l'uscita del locomotore dal deposito, la condotta A/R e il rientro della macchina in rimessa il tutto a doppio agente. Capita spesso che la 303 obblighi verbalmente all'atto della presentazione di far uscire la macchina da solo per mancanza del 2 agente. Volevo sapere se posso rifiutare tale imposizione anche in presenza di M40 da parte della 303.

Macch. disp. Roma S.L.

Risposta

Effettuare manovre di locomotive da soli fra stazione e deposito è un'operazione prevista dagli art. 3 e 7 dell'IPCL. Naturalmente, i tempi accessori occorrenti sono maggiori rispetto a quelli previsti in due agenti. Qualora ciò comportasse ritardo al treno in partenza, è opportuno che il macchinista uscito tardi si cauteli tramite documentazione scritta che avvisa della circostanza (sufficiente un rapporto informativo al capomanipolo). Come sempre, tale rapporto informativo, è opportuno recapitarlo pure alle OS/RSU/IRLS.

Domanda

Da turno esistono giornate dove in arrivo a Napoli vengano previsti 30' medi in arrivo per tagliare la macchina e stazionarla al tronchino, oppure 40' in arrivo a Roma Termini per il rientro in deposito. Tolti i 10' per lo stazionamento, è possibile trascorsi i 20-30 minuti abbandonare il locomotore pur non superando la prestazione giornaliera delle 7 o 10 ore?

Macch. disp. Roma S.L.

Risposta

All'interno della prestazione giornaliera e non in coda ad essa per esigenze di servizio ci possono chiedere di prolungare la manovra. Fuori residenza va salvaguardato il tempo minimo di riposo ed il pasto. Questi hanno quindi priorità; naturalmente salvo ordini superiori (facciamoli scrivere) che ricollocano la pausa pasto (circolare ottobre 2003). In residenza (quindi non in condotta) non è esplicitamente previsto, terminata la prestazione programmata, alcun obbligo a prolungare tale prestazione. È sufficiente quindi, per il lavoratore, aver preventivamente informato circa la sua indisponibilità a restare a disposizione oltre il programmato.

Se avete quesiti da porre alla redazione scrivetece:
redazione@ancorainmarcia.it

CONTRATTI FORMAZIONE LAVORO: FINALMENTE UNA BUONA NOTIZIA

Ogni tanto ci vuole, per aumentare il morale, qualche bella notizia. Stavolta è toccato ai lavoratori con CFL, che da anni lottano nelle aule dei tribunali. Si sono susseguite sentenze positive e negative proprio come cambia il vento, ma alla fine i Giudici hanno dato ragione ai lavoratori. Una recente Sentenza della Suprema Corte a sezioni unite (fa da riferimento per ogni contenzioso aperto del medesimo caso), ha dato ragione a quei lavoratori che volevano riconosciuta la ricongiunzione del periodo lavorato con contratto a termine. In pratica, adesso i lavoratori interessati dovranno ricevere l'adeguamento degli stipendi, TFR maturato e interessi considerando come scatti anche quei gli anni non computati fin adesso.

MOTIVAZIONE

“Lequiparazione tra periodo di formazione ed anzianità di servizio esprime un generale canone che si sovrappone, per il suo carattere inderogabile, anche alla contrattazione collettiva, la quale può disciplinare nel modo più vario istituti contrattuali rimessi interamente alla sua regolamentazione, come gli scatti di anzianità, ma non potrebbe introdurre un trattamento in senso lato discriminatorio in danno dei lavoratori che abbiamo avuto un pregresso periodo di formazione”.

CONSIDERAZIONI

Per una volta tanto viene riconosciuto come ovvio il passaggio da CFL a tempo indeterminato. Se l'Azienda sfrutta questa tipologia di contratto con l'intento di assumere personale, non si capiva come mai non veniva computato automaticamente tutto il periodo pregresso, facendo “finta” di avere assunto il lavoratore nel momento che aveva superato il periodo di prova, aver sostenuto esami, e nel nostro caso, avere viaggiato da 1° agente subito dopo la firma. Ci sembra una degna conclusione ad una vicenda durata fin troppo.

COSA FARE ADESSO

L'OrSA Piemonte che ha seguito da vicino la vicenda giudiziale invita i macchinisti che ne hanno titolo a procedere per l'attivazione immediata del ricorso. Per chi non avesse ancora fatto nulla a riguardo è necessario effettuare immediatamente la lettera interruttiva.

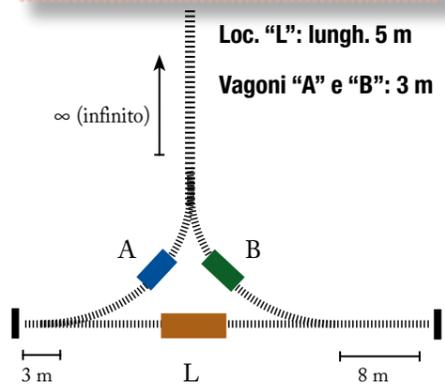
G. Ghiribelli (FI)

Per avere via mail una copia della lettera interruttiva, scrivetece all'indirizzo che trovate qui a sinistra.

IVU: LA PROTESTA di C.Ballerini (FI) I MACCHINISTI DI FRECCIAROSSA

All'inizio di Ottobre i macchinisti della divisione Freccia Rossa di Roma, contrari all'introduzione dell'IVU, hanno cominciato a lavorare a normativa. Il rispetto della normative di lavoro è durato quasi un mese (ovvero fino al ritiro dei turni IVU davanti al Giudice del Lavoro del Tribunale di Livorno nella causa promossa dall'OrSA), ed è stato praticato da quasi tutti, in quanto solo in pochi “rasponi” hanno approfittato della opportunità di fare il pieno di straordinario sulla pelle dei colleghi. Peccato soltanto che i macchinisti di Milano e Napoli non abbiano fatto altrettanto, e che non ci sia stato collegamento tra i vari impianti. Prendiamo spunto da questo episodio per ricordare che l'Ancora In Marcia può essere la voce di tutte le iniziative messe in atto per la difesa dei nostri diritti. Questo è il giornale di tutti i macchinisti italiani, è la vostra voce! Visto poi che, attualmente, 1 macchinista su 3 è un nostro abbonato, il giornale è ancora oggi il miglior veicolo informativo per la categoria.

Quiz del Ferroviere



Obiettivo: Invertire i 2 vagoni “A” e “B” e riportare la locomotiva “L” nella posizione iniziale.

Regole: I vagoni si possono muovere solo se agganciati alla Loc. (come nella realtà) La zona rappresentata è perfettamente in piano. Tenere conto degli spazi di manovra nei binari morti. La soluzione qui sotto.

Buon divertimento

1. L va a prendere B, lo tira al tronchino lungo e lo spinge a quello corto stazionandolo.
2. L, passando ovviamente dal binario “infranto”, va addosso ad A, lo piglia addosso a B (previo aver girato lo scambio), li tira e staziona B al posto originario di A. Poi libera lo scambio e spinge A al posto originario di B dove lo staziona.
3. L torna a prendere B passando dal binario infranto, lo tira, lo spinge addosso ad A, li tira assieme al binario infranto e poi spinge A stazionandolo al tronchino corto. Torna su con B e lo staziona definitivamente al posto originario di A.
4. L torna al binario infranto, torna giù passando dal tronchino lungo, si aggancia ad A, lo tira verso il tronchino lungo, gira lo scambio e lo staziona al posto originario di B e infine “torna in deposito” e bella sudata!

La soluzione



Treviso

Ci siamo... è arrivata l'ora della Pensione... forma di remunerazione post-lavorativa!

Eh si perché è la vita lavorativa che in questi anni hai percorso a regalarti ed a relegarti in Pensione. Noi Colleghi Amici ti ringraziamo per tutti i momenti che abbiamo condiviso insieme, per tutti i momenti che ci hanno visti vicini, per tutti i momenti che ci hanno visti magari sullo stesso Locomotore. Lo stesso Locomotore appunto, perché il lavoro che più ci ha unito è quello del Macchinista e scusa se abbiamo condiviso il più bel lavoro del mondo, con i suoi difetti ed i suoi pregi, difficoltà ed orgoglio, con i suoi progressivi cambiamenti, purtroppo non sempre migliorativi.

Un lavoro che hai affrontato e passato da MAESTRO, si MAESTRO, perché quel nomignolo che al Macchinista è stato assegnato, quel chiamarlo Maestro stava a significare l'importanza del nostro profilo, del nostro ruolo, importanza che nel tempo è cambiata ma che non sarà mai persa.

In qualche modo speriamo che dentro di te in qualche angolo sperduto della memoria, rimanga il nostro ricordo, un momento, un attimo, un istante con il quale abbiamo scherzato e vissuto tante esperienze, tante storie, che anche noi non dimenticheremo più. Allora Goditela questa meritata Pensione, è l'augurio che tutti noi ti facciamo, perché ti vogliamo bene e perché te lo meriti davvero, Macchinista, Collega, ma soprattutto Amico.

Striglio Alberto Dep. Loc. Treviso, 16 ottobre 2010 Tutti gli Amici e Colleghi

Milano

Anche il collega **Postorino** del DL di Milano PG, storico abbonato di Ancora in Marcia, è arrivato al tronchino della pensione.

Auguri dalla Redazione.



RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

Cari colleghi, dal 1 gennaio prossimo sarò in pensione, sono abbonato al giornale da circa 25 anni e siete stati per me un riferimento importante per tutte le controversie normative, vi ringrazio per l'informazione seria, puntuale e soprattutto libera. Vi faccio i migliori auguri per un avvenire più dignitoso per il mondo del lavoro. Un saluto a tutti.

macch. Enio Sagretti I.A. Orte

Aforisma del mese
a cura di M. Badoni (RM)

«Quello che conta tra amici non è ciò che si dice, ma quello che non occorre dire»

Albert Camus (1913 - 1960)

Firenze: Alberto Betti ci ha lasciati



A soli 30 anni il nostro collega Alberto ha tristemente finito di lottare dopo una battaglia lunga, sofferta, ma che sembrava indirizzata verso la stabilizzazione. In pochi giorni, invece, il male che lo affliggeva è tornato più forte, e dalla ricaduta Alberto non ce l'ha fatta a rialzarsi. Il Deposito di Firenze e la Redazione di Ancora In Marcia piangono la caduta dell'amico Alberto e porgono le più sentite condoglianze.

Pistoia: Danilo Fondi in pensione!

Anche lui benché carico di energie è arrivato al suo ultimo treno, il 24 luglio salutato e festeggiato dai “suoi Pistoiesi” e ringraziato da tanti macchinisti toscani. Anche questa rivista, nonostante non sempre ci sia stata perfetta intesa, lo deve ringraziare per il contributo concreto nella “sua” rubrica “l'arbitrato del mese”.

È stato un macchinista esemplare, attaccato al suo lavoro, alla sua Pistoia, alla difesa della categoria e dei suoi diritti. “Avvocato difensore” di molti colleghi che incappavano in problemi disciplinari, questioni affrontate con fermezza e competenza, anche se l'imparzialità dei giudizi e la forza della ragione, in un periodo difficile per i lavoratori, deve sempre più spesso inchinarsi ai voleri dei potenti e dell'azienda.

Danilo ha partecipato alla rinascita di Ancora in Marcia ed a tutte le lotte del COMU e dell'ORSA con una forza ed una spinta travolgenti che ha prodotto sempre risultati.

Sinceramente il suo impegno ci mancherà, ma ci auguriamo che rimanga fra noi e fra i pensionati che lottano. A Danilo auguri di serena pensione e grazie da parte di tutti.

La Redazione



L'ANGOLO DEL BURLO
(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

IVU IL TERRIBILE



2013: In quei giorni il terrore fra il PdM ormai regna sovrano. Ne sanno qualcosa anche quadri, tutors e distributors...

Macchinisti!

Ogni giorno che passa continua l'attacco alle nostre condizioni di lavoro:

- **Contratto:** i sindacati stanno firmando un pezzo alla volta il nuovo Contratto della Mobilità, ma senza consultarci e nemmeno informarci.
- **Agente solo:** dopo il famigerato accordo del 15 aprile 2009 in FS, stanno tentando di introdurre l'agente solo anche sui mezzi pesanti, incominciando dalla Ferrovie Nord
- **IVU:** questo sistema dà il colpo di grazia alla circolare 25 e alle conquiste sulla formazione dei turni ottenute con anni di lotte.
- **Cargo:** diminuiscono i treni, si perde di continuo lavoro, aumenta la disponibilità, i turni cambiano ogni mese, le condizioni logistiche peggiorano di continuo, l'azienda sottrae soldi interpretando a suo piacimento il concetto di condotta...
- **Premio di risultato:** mentre dirigenti e quadri ricevono succulenti premi, grazie al lavoro che fanno fare a noi, i macchinisti e tutti i ferrovieri aspettano ancora il premio per gli anni 2007, 2008 e 2009, e dai volantini sindacali già ci si aspetta che arriverà ben poco.
- **Repressione:** ormai arrivano sanzioni disciplinari per tutto, in particolare per scaricare su di noi le inadempienze aziendali (esempio sono le sanzioni per le divise)

Per queste ragioni, e in generale per tentare di opporci all'attacco in atto nei confronti della nostra categoria, è stata organizzata una

ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI

Il giorno 24 novembre 2010

Dalle ore 11 alle ore 16

**Presso la stazione di Milano Centrale,
salone DLF, sottopasso Pergolesi**

Per confrontarci, e per decidere insieme cosa fare e come organizzarsi!

Sono invitati a partecipare i macchinisti di tutti i compartimenti e di tutte le divisioni e tutte le OO.SS.