

ancora

www.ancorainmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

DA PREDE A PREDATORI

ANNUNCIATE AQUISIZIONI ALL'ESTERO, OPERAZIONI FINANZIARIE ED IMMOBILIARI

**...E LE PREDE SONO
PENDOLARI,
VIAGGIATORI NORD-SUD,
TRASPORTO MERCI,
SERVIZIO PUBBLICO,
PATRIMONIO FERROVIARIO,
...E FERROVIERI!**

IN QUESTO NUMERO:

- Il "lodo sindacalisti" pag 3**
- Accordo cargo del 17/11/10 pagg 2 - 6**
- Assemblea Nazionale dei Macchinisti pag 7**
- Un anno di incidenti pagg 8 e 9**
- Lo "statuto dei lavori" pag11**
- Incidente metro di Roma: 4 rinvii a giudizio pag13**



*La Redazione
augura a tutti
buone feste
e un felice 2011*

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 L.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCO - RA 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.

EDITORIALE MA CHI SONO LE PREDE?

È la domanda d'obbligo dopo che Mauro Moretti, con tono aggressivo, "da prede diventiamo predatori", ha annunciato che "compriamo" quote di partecipazione in "Arriva Deutschland", società di trasporto tedesca per "appena" 169 milioni di euro e che analoghe operazioni sono in corso verso la Francia, con Veolia, la Romania con ROM-Rail e la Polonia con POL-Rai. Si avvicina la quotazione in borsa dell'alta velocità e del servizio merci, ma solo dopo l'espulsione di altri 3.000 ferrovieri. Si cederà il controllo delle società "salvadanaio" come Grandi stazioni, per investire in "uno o due fondi immobiliari per lo sviluppo urbanistico" e finanche che "è stata varata la nuova società per le telecomunicazioni". Moretti sopprimerà anche 146 treni della tirrenica, dell'adriatica e i trasversali perché non c'è domanda sufficiente e quindi "quelle ferrovie devono chiudere". Niente male per un'azienda pubblica con la missione istituzionale di fornire "servizi e interventi di potenziamento della rete per contribuire allo sviluppo di un grande progetto di mobilità e di logistica per il Paese e alla sua crescita economica, sociale e culturale". Le FS sono fuori controllo dallo Stato e mentre il governo svolge il ruolo di comparsa ed il ministro quello della spalla, le scelte strategiche sono lasciate all'aggressiva autarchia imprenditoriale dell'ex segretario nazionale della Filtr-Cgil, il quale non trova resistenza alcuna neanche dal sindacato. Non un'idea, una proposta o un progetto per sviluppare e mantenere con trasparenza, anche in regime di concorrenza, l'equilibrio finanziario del trasporto "sociale", mediante gli introiti derivanti dai servizi in attivo e dall'immenso patrimonio immobiliare e ferroviario ereditato dallo stato. Solo tagli a carico della collettività: in termini previdenziali, di servizio effettuato e di aumenti tariffari. Queste incursioni nell'economia virtuale delle partecipazioni azionarie estere, in cui comunque il rischio d'impresa resta a carico dello stato, daranno pure un'idea di "dinamismo" ma tradiscono lo scopo sociale delle FS. Somigliano a scorribande finanziarie che non producono ricchezza, sono realizzate alle spalle di milioni di cittadini-viaggiatori, sottraggono risorse al trasporto nazionale, in particolare ai pendolari e al servizio universale, trascurano i mille problemi del sud, la mobilità nelle grandi città, aggravano le condizioni dei ferrovieri e appaiono come un puro tentativo speculativo, una sorta di gioco d'azzardo, fatto però con i soldi d'altri. Il rischio è quello di vedere dissipato il prezioso assetto delle ferrovie pubbliche a vantaggio di qualche altro "predatore ferroviario" magari più furbo e più feroce. Se questi progetti falliscono il danno è della collettività, se riescono, al più, si realizza una "speculazione" a danno dei ferrovieri e degli utenti di altri paesi. Una guerra tra padroni, in cui a perdere sarebbero comunque cittadini e ferrovieri. Purtroppo, il desolante quadro politico e l'incomprensibile unanimismo sindacale consentono di giocare a questo "Monopoli ferroviario" proprio mentre si chiude il settore cargo e si invoca la crisi per espellere migliaia di noi col fondo di sostegno. Il trasporto ferroviario resta un settore strategico e un bene comune, irrinunciabile per milioni di cittadini che non devono essere "prede" di nessuno. Come ferrovieri abbiamo il dovere di denunciare quanto sta accadendo per difendere il nostro lavoro e la funzione sociale delle ferrovie, da squali, caimani e sciacalli d'ogni colore.

La Redazione

10 buoni motivi per abbonarsi ad Ancora In Marcia (e per convincere altri a fare altrettanto)

- 1) Perché è l'unica rivista di macchinisti, fatta da macchinisti per i macchinisti ma che parla a tutti i ferrovieri, i lavoratori ed i viaggiatori;
- 2) Perché il nostro giornale è indipendente, da azienda e sindacati, sempre dalla parte di chi lavora e di chi usa il treno;
- 3) Perché il giornale vive solo degli abbonamenti, quindi se non ci fossero abbonamenti non ci sarebbe il giornale;
- 4) Perché se sei abbonato puoi anche usufruire di un sacco di servizi, come ad esempio del 730 gratuito presso le nostre sedi;
- 5) Perché sulle nostre pagine denunciemo le malefatte di quelli che firmano pessimi accordi "contro" di noi e li facciamo arrabbiare, volete mettere la soddisfazione?
- 6) Perché solo qui troviamo i quesiti, la rubriche tecniche, etc... insomma cose che interessano i macchinisti;
- 7) Perché è uno dei giornali più antichi d'Italia: ma lo sapete che è nato nel 1908?
- 8) Perché fa l'agenda più bella tra tutte quelle in circolazione;
- 9) Perché arriva direttamente a casa, portandovi le notizie a domicilio e per raccontare anche quello che succede "negli Impianti";
- 10) Perché, oltre alle notizie, non si dimentica mai di portarvi direttamente a casa anche gli

**AUGURI DI BUON NATALE
E FELICE ANNO NUOVO,
DA PARTE DI TUTTA LA REDAZIONE!**

MACCHINISTI CARGO: CHE FARE? AGIRE! SUBITO!

L'accordo del 17 novembre 2010 costituisce un durissimo attacco a tutta la Cargo, in particolare ai macchinisti, che si troveranno a viaggiare ad agente solo, ad agganciare e sganciare, a portare i fanali in coda, a fare prove freno ovunque e la formazione treno. Si può ancora fare qualcosa per cambiare questa situazione? La storia insegna che contratti e accordi si possono rimettere in discussione, ma a condizione che ci sia l'impegno dei lavoratori interessati, nel costruire una forte reazione. Cosa possiamo fare in pratica? Si possono già ora individuare alcune possibili linee di azione:

- 1) occorre dare un segnale forte, esprimendo con ogni mezzo a disposizione il nostro dissenso ai sindacati firmatari di questo abominevole accordo: CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL;
- 2) è indispensabile appoggiare e sostenere tutte le iniziative che verranno prese da quei soggetti che non hanno condiviso l'accordo, e cioè l'OrSA, e i sindacati USB e CUB;
- 3) tenere alta l'attenzione e partecipare in massa e attivamente alle assemblee di macchinisti che si terranno da qui in avanti, come già è stato fatto in questi ultimi due mesi a Milano, Marcianise, Bologna, Roma, Genova, Savona...

In particolare un'importante occasione per far sentire la nostra voce e di esprimere il nostro dissenso è rappresentata dallo sciopero di 72 ore proclamato dall'OrSA dalle ore 21 del 27 gennaio 2011 alle ore 21 del 30 gennaio.

**PARTECIPIAMO IN MASSA, ISCRITTI E NON ISCRITTI
ALL'ORSA, PERCHÉ È IN GIOCO IL NOSTRO FUTURO!**

L'Apprendista Stregone

SENZA VERGOGNA E SENZA CORAGGIO

L'UGL giustifica le proprie firme sugli accordi con un volantino che ci dà lo spunto per alcune amare riflessioni

Innanzitutto, occorre chiarire che l'interrogativo "IGNOBILI SINDACALISTI?" riguarda chi ha responsabilità

DOPO LA CISL ANCHE L'UGL AMMETTE: "DIAMO MA NON RICEVIAMO"...

Incredibile dichiarazione del
Segretario Nazionale

(ANSA) - ROMA, 18 NOV - L'Ugl apprende "con enorme sorpresa dalla stampa che l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti presenterà il nuovo piano industriale 2011-2015 all'inizio del 2011".

Lo rileva il segretario nazionale per le Attività ferroviarie dell'Ugl, Umberto Nespoli, auspicando che il piano "scaturisca anche da un confronto preventivo con il sindacato e non gli venga comunicato solo a mezzo stampa". Secondo il dirigente dell'Ugl, "non è accettabile un confronto col sindacato su due binari. Non è possibile, infatti, chiedere al sindacato la condivisione di interventi di ristrutturazione ed aggiornamenti normativi senza poi confrontarsi sulle prospettive del Gruppo, compreso la quotazione il Borsa del Gruppo seppure Moretti dichiara che 'la vedremo dopo il piano'".

Nespoli ricorda a Moretti "che il sindacato, con l'accordo del 15 maggio 2009, che ha introdotto il macchinista solo, e quello firmato ieri sera per la ristrutturazione della divisione cargo e l'introduzione del tecnico polifunzionale, ha contribuito e non poco ad aumentare la produttività individuale e complessiva delle Fs e a consolidare gli utili in questi ultimi anni, abbassando il costo del lavoro".

E' veramente irritante vedere come si faccia finta di meravigliarsi degli annunci del nostro AD. Sono 4 anni che, di fatto, la dirigenza aziendale riesce ad attuare i piani industriali di ristrutturazione senza contrattarli con le OO.SS. e, quando li contratta, li attua a tutto svantaggio dei lavoratori sia sul piano normativo che retributivo. Quando Moretti ha preso le redini del comando eravamo 95 mila ferrovieri, in 4 anni siamo scesi di 25 mila addetti circa e qualcuno si stupisce... Ma dove stavano questi sindacalisti???

Il discorso, ovviamente, vale anche per FILFITUILTFAST che, insieme all'UGL, sono i componenti dell'ormai indissolubile "Quintetto dei venditori di fumo" e di "Cantastorie".

E pensare che vantano circa il 60 % di voti alle RSU e oltre il 50% di tesserati tra i ferrovieri di tutto il gruppo FS: quando ci cominceremo a svegliare???

nella stipula del "lodo sindacale", non altri e non può essere generalizzato agli attivisti, né ancor meno ai sindacati che non hanno firmato.

La "veemenza" della locandina trova una sua spiegazione nel fatto che l'accostamento del "lodo sindacale" alla legge 300/70, che tutela i sindacalisti da progetti aziendali mirati a colpirli, mal si addice al fondo di accompagnamento alla pensione negoziato in FS. Infatti, l'ultimo cpv. del punto 5 dell'accordo di procedura di accesso al fondo (allegato D dell'accordo 15 maggio 2009) prevede che in caso di disaccordo la società può utilizzare solo strumenti di gestione su base volontaria dei lavoratori interessati. L'obbligatorietà di accesso al fondo o degli altri strumenti (riconversione professionale, mobilità territoriale, part-time, ecc) scattano in presenza di accordo sindacale sul piano di esuberi presentato dalla società.

Dunque, se si ritenesse che un progetto di esuberi fosse finalizzato a colpire dei sindacalisti sarebbe sufficiente non siglare l'intesa. In tal caso l'azienda potrà avviare al fondo fino al 30% del progetto iniziale e solo su base volontaria. Dunque i sindacalisti sono già tutelati.

Appare evidente che la finalità del "lodo sindacale" è quella di favorire la firma dei progetti di esuberi, da parte dei responsabili sindacali che non verrebbero comunque coinvolti. Da qui l'interrogativo (IGNOBILI SINDACALISTI?), perché chi ha firmato non può ignorare la finalità vera. E' certamente vero che questi soggetti hanno "coraggio", ma è l'assenza di vergogna che ci sconcerta.

La vergogna è che nessuno ci consulta prima di firmare gli accordi, la vergogna è che i sindacati abbiano rinunciato al conflitto con il datore di lavoro e al confronto con i lavoratori che dovrebbero rappresentare, la vergogna è venire a lavorare a qualsiasi ora del giorno e della notte, di domenica, a Pasqua, Natale, Capodanno, Ferragosto, e tutte le feste comandate, magari anche saltando dei pasti e dormendo in ambienti degradati, e pensare che in fondo la nostra è una condizione di privilegiati, ben retribuiti e che non meritiamo tutto questo "benessere".

La vergogna è che da anni nessuno si preoccupa di rilanciare il trasporto su rotaia e che nonostante questo si conti-

ancora IN MARCIA!
Rivista autogestita dei macchinisti dal 1908

**IGNOBILI SINDACALISTI ... ?
MA LA LEGGE NON E' UGUALE PER TUTTI?**

- HANNO LIMITATO PER SETTE MESI IL DIRITTO DI SCIOPERO SUL CCNL
- HANNO SOTTOSCRITTO L'AGENTE SOLO E APERTO ALL'IVU
- HANNO DIMEZZATO I MACCHINISTI
- HANNO SOTTOSCRITTO IL "POLIFUNZIONALE" (un lavoratore dovrà lavorare per quelli che mancano...)
- NON HANNO OSTACOLATO LO SMANTELLAMENTO DELLA "CARGO"
- HANNO SOTTOSCRITTO IL FONDO CHE PREVEDE LA DRASTICA RIDUZIONE DEI FERROVIERI

... ma quando si sono accorti che il fondo prevedeva una "formula obbligatoria" per mandare i lavoratori a casa, di poter essere trasferiti od utilizzati in altre mansioni hanno subito sottoscritto

"IL LODO SINDACALE"

che prevede, per gli RSU e tutti i membri degli organismi direttivi dei sindacati firmatari dell'accordo, LA NON OBBLIGATORietà DI QUESTE REGOLE

VERGOGNA - VERGOGNA !

**UNIAMO LE NOSTRE FORZE
E ABBONATEVI AD "ancora IN MARCIA!"**



La Vergogna ed il Coraggio

[...]

Vergogna è:

- Arroccarsi in difesa di privilegi settoriali e "corporativi";
- Rappresentare una "singola categoria" a discapito di tutti gli altri colleghi;
- Avere paura di accettare e governare le sfide che impone la Crisi Globale per tutelare il Lavoro ed i Lavoratori.

La Vergogna è avere paura - Il Coraggio è guardare al domani.

- Solo avendo Coraggio si può tutelare il Lavoro;
- Solo se c'è lavoro puoi tutelare i Lavoratori.

Noi non abbiamo Vergogna ma Coraggio

Il Coraggio di Volare verso il Domani

Anche perché "il Domani Appartiene a Noi"

nuano a firmare contratti "a perdere" con la speranza di ottenere finanziamenti che non arrivano mai (dove sono i mille treni nuovi promessi anni fa?).

Sarebbe facile dire, in sintesi, che questi sindacati non hanno più diritto di rappresentarci, ma purtroppo c'è ancora qualcuno che gli fa la tessera, e quindi le nostre belle parole si perdono nel vento. Ma la cosa fondamentale è provare almeno a far saltare la loro descrizione deformata della realtà, che gli consente ogni volta di venirci a dire che loro sono stati capaci di "raccolgere la sfida" (come se svendere i diritti dei lavoratori fosse una cosa da persone coraggiose) e noi invece siamo solo quelli che dicono solo dei "no".

Partiamo da un fatto, che la Segretaria Generale della CGIL ha sottolineato all'atto del suo insediamento: "il liberismo ha fallito". Ricominciamo a pensare ai beni comuni e allo Stato come una risorsa e non come un ostacolo alla costruzione di una società più giusta.

La Redazione

DOPO AGENTE SOLO E IVU, CONTINUA LA SVENDITA DEI MACCHINISTI

Firmato il 17 novembre 2010 l'ennesimo accordo a perdere

Macchinisti, il 17 novembre scorso è stato sottoscritto un accordo tra il Gruppo FS e i sindacati CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL. I contenuti dell'accordo sono disastrosi, e il fatto che dei soggetti che si autodefiniscono "sindacati dei lavoratori" arrivino a sottoscrivere intese di tale gravità è di per sé scandaloso.

CARGO

Una parte dell'accordo viene definita "riorganizzazione" della Cargo, ma il termine più appropriato sarebbe "sfascio" della Cargo: è stata infatti decisa una riduzione dell'organico di questa divisione da 8000 a 4500 unità, quasi un dimezzamento, con pesanti ricadute occupazionali, e la conseguente accettazione della riduzione del traffico merci su ferro, cosa che avrà anche pesanti conseguenze sullo sviluppo, sull'ambiente e sull'economia del nostro Paese.

Inoltre si riduce oggi ma senza alcuna prospettiva di rilancio domani: anche se la crisi finirà e il traffico tornasse ad aumentare, non ci saranno più gli uomini, i mezzi e le strutture per far fronte alla crescita della domanda.

FONDO

Per ridurre il personale si userà lo strumento del fondo, che di per sé è iniquo: saranno costretti ad andarsene lavoratori ancora lontani dai requisiti per una pensione soddisfacente, mentre lavoratori con anzianità contributiva maggiore, ma appartenenti ad altre divisioni, resteranno in ogni caso al lavoro.

Su questo aspetto speriamo che ormai nessuno abbia più dubbi: il fondo non è volontario, ma esauriti i volontari si passerà agli esuberanti forzati! I sindacalisti che per giustificare l'accordo del 15 maggio 2009 raccontavano dell'esclusiva volontarietà del fondo saranno ormai, purtroppo per i lavoratori, smascherati!

"LODO SINDACALE"

Il fondo però non riguarderà tutti i lavoratori della Cargo indistintamente: i firmatari dell'accordo si sono infatti protetti le spalle, firmando con l'azienda una nota con la quale "i componenti delle RSU e degli organismi direttivi delle organizzazioni sindacali non potranno essere interessati su base obbligatoria dalle prestazioni ordinarie e/o straordinarie del Fondo Bilaterale"! Alla faccia della democrazia! Il richiamo, nella nota in questione, allo Statuto dei Lavoratori, risulta in questo contesto oltremodo offensivo, in particolare per tutti i lavoratori che verranno mandati a casa, e vedranno i loro sindacalisti, furbi e "altruisti", restare al lavoro!

ASSEMBLEE

CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL iniziano adesso a fare assemblee per spiegare i contenuti dell'accordo: perché non le hanno fatte prima di firmare? Perché non hanno chiesto ai ferrovieri e ai macchinisti se fossero d'accordo con quello che stavano per firmare? Perché dobbiamo subire decisioni prese da gente che non ci consulta e ci informa solo a

danno fatto, tentando poi di disculparsi dicendo che non c'era nient'altro da fare? Sentendosi abbandonati dai sindacati, i lavoratori hanno provato a incontrarsi autonomamente per discutere e lanciare degli appelli alle OS; è accaduto ad esempio nel centro-sud, dove i macchinisti della Cargo hanno dato vita ad assemblee molto partecipate, e sono riusciti a produrre dei documenti approvati all'unanimità, che hanno inviato alle varie segreterie regionali perché facessero arrivare la loro voce ai nazionali. Perché questo non è stato fatto? Perché questi documenti non sono stati portati alla conoscenza di tutti i segretari nazionali? Perché non si è tenuto conto delle posizioni e delle idee di questi lavoratori?

EQUIPAGGIO MACCHINA

Con l'accordo si introduce il cosiddetto "equipaggio misto", costituito da un solo macchinista e dal "tecnico polifunzionale cargo", che fa da manovratore, formatore treno e verificatore, ma non ha nessuna patente! Dov'è dunque la sicurezza del treno? Come si garantisce il soccorso al macchinista in caso di malore? Di fatto questo significa agente solo sui mezzi pesanti!

CUMULO DI MANSIONI

Nei casi in cui rimangono due macchinisti, questi vengono invece sovraccaricati di mansioni: aggancio, sgancio e prova freno, in più posa e recupero fanali e formazione treno dopo contrattazione locale (ma chi è stato disposto a firmare tutto questo, pensiamo davvero che si farà problemi a fare concessioni ulteriori all'azienda a livello locale?). Ma siamo impazziti? Come possono i due macchinisti fare tutto questo? Perché dobbiamo essere caricati di tutte queste responsabilità, in aggiunta a quella già onerosissima della guida? In quali condizioni anche logistiche ci troveremo ad operare? Il tutto in "cambio" di indennità che mai potrebbero compensare il peggioramento delle nostre condizioni e la perdita di posti di lavoro, ma in questo caso in particolare costituiscono delle vere e proprie prese in giro!

TECNICI POLIFUNZIONALI

Qualche sindacato si è preso la briga di consultare anche i lavoratori che diventeranno tecnici polifunzionali? Sono anche loro tutti contenti di doversi far carico di tutte queste responsabilità, e poi di dovere anche salire in macchina?

SICUREZZA, SOCCORSO, QUALITÀ DEL LAVORO DEL MACCHINISTA

Oggi i macchinisti dei treni merci sono tutelati, dal punto di vista della sicurezza dell'esercizio a del soccorso, dall'essere in due! E domani? Che garanzie di sicurezza e soccorso offre un equipaggio in cui uno solo è macchinista, e l'altro non ha responsabilità di guida? Che garanzie di sicurezza dà un equipaggio in cui i due componenti sono sovraccaricati di mansioni e responsabilità, sono controllori e controllati di se stessi? Che garanzie di sicurezza e qualità del lavoro offrirà una situazione in cui tutti



Francesco Chiappari

sapranno fare, in teoria, tutto, ma in pratica le singole professionalità esistenti oggi, tra le quali quella del macchinista, saranno andate irrimediabilmente perse?

VOLONTÀ DEI LAVORATORI

La nostra posizione è invece che qualunque ipotesi di modifica all'equipaggio macchina debba essere preventivamente sottoposta ai macchinisti con un referendum: non esiste che qualcuno, arrogandosi la facoltà di rappresentare l'intera categoria, decida sulla sua pelle, senza prima consultarla!

Invece tutte le assemblee che si sono tenute e che si stanno organizzando in tutta Italia, promosse autonomamente da macchinisti e delegati di base, e che stanno vedendo una grande partecipazione e una notevole sensibilità e voglia di impegnarsi da parte dei macchinisti, testimoniano che la categoria non è appiattita, che di gente pronta a lottare per difendere le proprie condizioni di lavoro ce n'è, e che i macchinisti vogliono dire la loro, e non restare passivamente a subire le decisioni prese da altri!

PREMIO DI RISULTATO

In cambio di tutto questo CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL ci hanno fatto ottenere il premio di risultato. Ma perché un premio che ci spetta, per il lavoro svolto, arretrato di anni, deve essere pagato solo dopo avere accettato ulteriori peggioramenti lavorativi?

E perché se i nostri dirigenti si vantano di aver raggiunto finalmente l'attivo il premio è più basso di quanto non sia stato negli anni precedenti?

SINDACATI FIRMATARI

CGIL, CISL, UIL, UGL e FAST ci hanno quindi rifilato l'ennesima fregatura. Basta! E' ora di finirla che questi signori vadano a decidere per noi, sulla nostra pelle, senza nemmeno consultarci! E' ora di finirla con il sindacalismo della concertazione che degenera nella collusione, col sindacalismo clientelare e degli scambi di favori! Ci auguriamo veramente che tutti i ferrovieri, in particolare i macchinisti, che sono ancora iscritti con questi soggetti, facciano sentire loro la propria voce, il proprio dissenso, facciano

capire loro che la sopportazione è finita! Questi sindacati non meritano di avere dei ferrovieri tra i loro iscritti!

ORSA

L'ORSA invece non ha sottoscritto questo accordo, distinguendosi dai sindacati confederali, come ha già fatto nel recente passato, con coerenza e coraggio, in particolare in occasione dell'accordo sull'agente solo del 15 maggio 2009 e dell'accordo sull'IVU.

La mancata firma dell'ORSA costituisce oggi una speranza per la categoria, in particolare per i macchinisti, che possono così constatare come non tutto il fronte sindacale sia appiattito sulla posizione di distruggere Trenitalia, e di assecondare il pesante attacco alle condizioni di lavoro del Personale di Macchina.

USB e CUB

I sindacati di base USB e CUB hanno anch'essi espresso la propria contrarietà all'accordo, attraverso dei comunicati e con un'attiva partecipazione all'assemblea nazionale dei macchinisti che si è svolta a Milano il 24 novembre, ed ha visto una massiccia presenza di macchinisti provenienti da tutta Italia, di attivisti e rappresentanti nazionali e regionali ORSA, e appunto di attivisti USB e CUB.

IL SINDACATO DEVE PARTIRE DALLA BASE!

In particolare vogliamo qui cogliere l'occasione per esprimere la nostra ammirazione per i rappresentanti nazionali dell'ORSA Macchinisti Uniti e di tutto il sindacalismo di base, perché li vediamo al lavoro con noi, sui treni. Questo costituisce per tutta la categoria un'importante segno di distinzione: solo chi il macchinista lo fa davvero può comprendere quali siano i reali problemi e le esigenze del settore. Gli altri, invece, quelli che vanno a firmare per i macchinisti ma sui treni ci salgono solo come passeggeri, si dovrebbero vergognare, ammettere la loro incompetenza sindacale e cambiare attività, ossia...

Tornate a lavorare, come lavorano i macchinisti, e forse allora qualche cosa la imparerete!

La Redazione

ESPERIENZA DI UN LAVORATORE CARGO TECNICO-POLIFUNZIONALE

Invitiamo a leggere l'esperienza reale di un lavoratore cargo tecnico polifunzionale. Tra qualche giorno molti di noi saranno costretti a lavorare allo stesso modo!

Come tecnico-polifunzionale non potrò mai dimenticare l'esperienza di ciascun servizio svolto per la mia Impresa Ferroviaria. Ecco quella volta...

L'Italia a due passi dal resto d'Europa, sono i primi di Febbraio con -15° neve a terra, treno da 545 metri, merci pericolose, presenti io ed il collega con mansioni speculari io formatore e lui verificatore ed entrambi macchinisti. Si inizia con l'andare a prendere la locomotiva al tronchino, neve alle ginocchia, chiamiamo la nostra Sala Operativa (a pari del DCT) e gli diciamo "che non si può lavorare in quelle condizioni" risposta Sala Operativa "Dovete", sapete non abbiamo nemmeno una contrattazione di secondo livello, ahinoi! Il turno iniziava alle 18e 30 e sarebbe finito (proprio programmato così) alle 7 e 15 della mattina dopo e non un Riposo Fuori Residenza, ma una giornata singola di 12 ore e 45 minuti poiché il contratto autoferro lo prevede. Sotto i pantaloni e la maglia avevamo la super-pipito di lana (residuo del servizio di leva) per combattere il freddo. Arrivati a stento alla locomotiva, abilitiamo, il riscaldamento inizia a funzionare poco dopo, per fortuna le locomotive sono nuove, e grazie a Dio la circolazione ai piedi inizia a farsi sentire. Chiamiamo il DM per farci la strada al binario del materiale. Forza e coraggio è ora di scendere, il freddo taglia la faccia in due, il collega rimane al banco mentre io a terra vado sotto i respingenti che ancora ricordo avevano le stalattiti di ghiaccio e faccio l'aggancio, e con il freddo il grasso sulla vite del gancio è un nemico ostico ve lo posso giurare! Fatto ciò il collega sempre a bordo della locomotiva mi passa giù i fanali di coda: inizia la prima camminata 545 metri, arrivo metto i fanali negli appositi sostegni e li accendo, nel tornare su tiro fuori dallo zaino il mio M18 da compilare ed inizio a segnarmi i numeri di matricola dei carri, pesi, freni a mano, pesi frenati, numeri ONU e RID, con la quale preparerò gli altri documenti del treno, arrivato in testa salgo sulla locomotiva e mi metto giù a banco con la mia brava calcolatrice a compilare il riepilogo di frenatura e composizione, BFC, preparare l'M40 tecnico. Nel frattempo viene l'ora di scendere anche per il collega che è anche verificatore come già detto, per andare a farsi la sua brava visita tecnica al materiale, armato di torcia si perde nella neve, tornerà in testa solo 40' dopo, visto il numero di assi e la celerità della quale è dotato, ma anche scrupolosità, visto che in caso di deragliamento od altro se venisse fuori che i carri avevano dei difetti sarebbe il diretto responsabile civilmente e penalmente. Una volta tornato in testa mi dice che posso frenare per effettuare prova freno A, nel frattempo gli passo il martellino pieghevole con bastone di alluminio telescopico che l'azienda ci fornisce, ed eccolo che si riprende nella neve, 20' vedo la scarica sul manometro, ricarico ed aspetto che torna in testa, sale sulla locomotiva (dopo più di due chilometri in mezzo al freddo e alla neve) dove il riscaldamento porta una piacevole sensazione, emette il suo bel TV40 e viene di nuovo il mio turno di scendere, per andare dal DM per ritirare le prescrizioni di movimento. Arrivato dal Capo-Stazione quasi compassionevolmente mi offre un caffè caldo, dicendomi che non mi invidia, e come biasimarlo !!! (...) Esco arrivo alla locomotiva, prova di trazione, tutto OK, Pronti! Dopo 5' ci chiama il DM dicendoci che il segnale non veniva poiché alcuni scambi erano bloccati dal ghiaccio e dalla neve, partiremo solo dopo 3 ore (...) e arriveremo con 5 ore di ritardo a destino, dove dovremo recuperare il materiale retrocedendo col materiale dentro lo scalo che nemmeno è dotato di camminamenti degni di tale nome, e poi si inizierà da capo preparando il treno di ritorno verso lo scalo. Giusto per cronaca abbiamo sforato anche l'orario programmato, l'abbandono treno non è previsto per noi, ma in questo caso ci è tornato comodo visto che per tornare in residenza non avendo la CLC, dobbiamo anche andare in biglietteria a farci il biglietto per prendere l'eventuale vettura, anticipando i soldi che poi l'azienda ci restituirà. La divisa di servizio: un giaccone arancione alta visibilità, con segni di grasso sulla schiena, postumi delle operazioni di preparazione treno, non è che sia il massimo in vettura in mezzo ad altra gente.

Colleghi della cargo non lavorate anche voi in questo modo, non si dura tanto così!

6
ANCORA IN MARCIA

ACCORDO DEL 17/11 a cura di G. Cardinale (BO) e M. Mariani (MI)

4 LAVORATORI AL PREZZO DI 1

Scopriamo i passaggi principali dell'accordo per la Cargo

Il nuovo profilo professionale sarà il Tecnico operativo polifunzionale. Lavoratori che, in possesso delle abilità previste e/o di qualificate competenze tecniche, possono operare, nell'ambito della stessa prestazione lavorativa, svolgendo una o più delle seguenti attività:

- di manovra degli scambi e dei segnali di istradamento mediante l'uso di appositi dispositivi, manovra di composizione e scomposizione dei convogli ferroviari nel rispetto delle normative vigenti; operano inoltre con autonomia operativa relativamente alla manovra, ai dispositivi di frenatura automatica sulle selle di lancio, nonché attraverso il coordinamento e la sorveglianza di più squadre di manovra;
- operative/tecnico-prati che/amministrativo-contabili, nel rispetto di norme e regolamenti prefissati, con specifica preparazione professionale in relazione ai processi di gestione del materiale rotabile e della formazione dei convogli ed in coerenza con le norme di sicurezza e circolazione;
- tecniche, di controllo e verifica sul materiale rotabile, nel rispetto di norme e regolamenti prefissati, al fine di garantire il rispetto delle norme di sicurezza e circolazione;
- di condotta di mezzi di trazione da manovra negli scali o nelle stazioni, di tradotte su tratti di linea specificatamente autorizzati nonché, previa abilitazione al mezzo di trazione effettuato tradotte tra impianti della stessa località con locomotive da treni/manovra, locomotori isolati o accoppiati tra gli scali e/o gli impianti di una stessa località;
- di supporto al macchinista in servizio ai treni, intervenendo in caso di emergenza per assicurare l'arresto e l'immobilizzo del treno.

A decorrere dal prossimo cambio orario di dicembre 2010 il modulo di equipaggio treno nella Divisione Cargo di Trenitalia sarà così articolato, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti:

- a) **Modulo di equipaggio misto** composto da: un Macchinista e un Tecnico Polifunzionale Cargo [...]
- b) **Modulo di equipaggio composto da due Macchinisti:**

Tale equipaggio, oltre a quanto previsto dalla declaratoria di cui all'art. 21 del CCNL delle Attività Ferroviarie 16 aprile 2003, svolgerà la propria attività come di seguito indicato, nell'ambito dei raccordi previsti dal PIR nei quali non sia prevista una organizzazione a terra da parte di Trenitalia spa - Divisione Cargo e fatta esclusione per le operazioni di manovra:

- b. 1) assicurare le prestazioni accessorie al proprio treno svolgendo le attività di agnanci o/sgancio locomotiva e prova freno. A tali fini si conferma che sui mezzi di trazione interessati saranno garantiti sia i dispositivi di protezione individuali necessari sia gli indumenti da lavoro (tuta leggera

monouso) per il disimpegno delle suddette attività;

b. 2) inoltre, ulteriori attività potranno essere svolte se concordate tra le parti a livello locale in funzione delle esigenze di produzione e delle specificità territoriali.

Nel rispetto delle precedenti condizioni operative, fermo restando quanto disciplinato dalle norme vigenti per le parti non indicate nel presente verbale, le modalità di utilizzazione del personale componente i suddetti moduli di equipaggio treno avverrà nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) Modulo di equipaggio misto, utilizzabile solo per i servizi programmati nella fascia oraria 5.00-24.00:

Macchinista:

- Lavoro giornaliero: 8 ore e 30 minuti di prestazione massima giornaliera comprensive della pausa per refezione,
- Servizio di condotta: il limite massimo di condotta giornaliero, al netto delle soste programmate, è di 4 ore e 30 minuti di condotta effettiva;

Tecnico Polifunzionale Cargo:

- l'orario ordinario di lavoro settimanale è fissato in 36 ore;
- la disciplina dell'orario di lavoro è quella contrattualmente prevista per le attività a terra.

b) Modulo di equipaggio con due Macchinisti:

A decorrere dal prossimo cambio orario di dicembre 2010, le flessibilità di orario previste per i servizi merci ai punti 2.6.1, 2.6.3, 2.8.1, 2.8.2, 2.10.1, 2.10.2, 2.13.3 dell'art. 22 del CCNL AF ed ai punti 2.3.1, 2.3.2, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.6.1, 2.6.2 dell'art. 14 dell'Accordo di confluenza del 16.4.2003, sono rese esigibili per tutti i servizi della Divisione Cargo di Trenitalia spa (vedi schema a lato).

Tali flessibilità di orario, ove utilizzate nella programmazione dei servizi di Divisione Cargo, daranno titolo alla corresponsione delle corrispondenti indennità per flessibilità dell'orario fissate all'art. 78 del CCNL AF.

Inoltre, ai sensi dell'ultimo capoverso del punto 2.11 dell'art. 22 del CCNL AF, si conviene, a decorrere dallo stesso cambio orario di dicembre 2010, di fissare in **380 ore** il limite annuo di prestazione lavorativa giornaliera resa nella fascia oraria 24.00-5.00.

c) Nel caso la prestazione giornaliera del personale di macchina preveda servizi promiscui con modulo di equipaggio misto e con modulo di equipaggio con due macchinisti, la durata massima della prestazione giornaliera è quella prevista per l'equipaggio misto quando la parte di prestazione programmata con tale modulo di equipaggio è superiore a 5 ore. In tutti gli altri casi la durata massima della prestazione giornaliera è quella prevista per l'equipaggio con due macchinisti.

Flessibilità ESIGIBILI per TUTTI i servizi della Divisione Cargo in applicazione dell'accordo del 17 novembre 2010

CCNL AF art. 22

2.6.1 prestazione massima giornaliera di 10 ore con servizi che terminano fino all'1 di notte, per treni merci che prevedono ritorno non in condotta dopo l'ottava ora di prestazione. 12 euro

2.6.3 prestazione massima elevata a 8 ore per servizi di sola andata o solo ritorno con RFR collocati nella fascia 5.00-24.00; 8 euro e per i servizi di andata seguiti da RFR che terminano entro l'1.00. 10 euro

2.8.1 possibilità di programmare servizi con RFR di almeno 6 ore non interessanti la fascia 24.00-5.00 se entrambe le prestazioni dello stesso RFR sono collocate nella fascia 5.00-24.00 della stessa giornata solare

2.8.2 possibilità di fare un secondo RFR nel mese di più di 9 ore e massimo 11

2.10.1 elevazione del limite di condotta massima a 5 ore nei servizi di sola andata o solo ritorno con RFR per i servizi collocati nella fascia 5.00-24.00. 8 euro

2.10.2 elevazione del limite di condotta massima a 7 ore e 30 minuti nei servizi di andata e ritorno per i servizi collocati nella fascia 5.00-24.00. 8 euro

2.13.3 per i servizi che terminano tra le ore 24.00 e le ore 1.00, effettuati in applicazione dei punti 2.6.1 e 2.6.3, il limite per il termine del servizio è fissato alle ore 1.00.

Accordo di confluenza del 16.4.2003 art. 14

2.5.3 inserimento di 2 servizi con RFR tra due riposi settimanali

retribuzioni all'art. 78 CCNL (per servizi programmati ed effettuati in regime di flessibilità concordata!)

7
ANCORA IN MARCIA

...E INTANTO I MACCHINISTI SI AUTORGANIZZANO

APPELLO A TUTTI I MACCHINISTI

Il documento finale dell'Assemblea Nazionale dei Macchinisti tenutasi a Milano il 24 Ottobre

Il grave momento che come categoria di lavoratori stiamo attraversando ci ha spinti ad organizzare una prima assemblea a Milano, con il compito di rilanciare l'azione della nostra categoria, che da troppo tempo ormai subisce attacchi pesantissimi, che vede gran parte del sindacato lontano dai lavoratori.

Hanno partecipato e dato il loro contributo numerosi macchinisti, ferrovieri e addetti ai mezzi pubblici, di numerose regioni (Lombardia, Piemonte, Liguria, Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Campania)

Gli interventi evidenziano che le O.S. (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt, Fast, Ugl-Trasporti,) hanno da tempo rinunciato alla difesa dei diritti dei lavoratori e in virtù della concertazione a tutti i costi hanno consentito peggioramenti salariali, dei diritti e delle normative.

In particolare nel settore macchina, sono alla fine sempre d'accordo con l'azienda, rinunciando a svolgere quell'importante azione di vigilanza e tutela sulle condizioni di vita e di lavoro.

Senza consultare la propria base, firmare accordi peggiorativi con poco o nulla in cambio perdendo di vista anche le più basilari regole di democrazia.

Inoltre la firma di questi accordi ha stravolto il contenuto del contratto attualmente in vigore scaduto nel 2006, venendo a modificare nella sostanza il contenuto stesso del contratto. La discussione in atto su IVU, sistema di assegnazione ai turni che serve ad aumentare i tempi di lavoro a scapito dei tempi di recupero, che di fatto rende i turni individuali e non più collettivi, non fa altro che confermare questa ipotesi.

Con la firma dell'accordo del 15 maggio '09 dove in cambio dell'agente solo sul trasporto regionale, sui treni A.V., si era concordata l'assunzione di un migliaio di addetti (tra Rfi e il manutentore di Trenitalia); quelle stesse assunzioni mai effettuate, ricompaiono ora come risultato dell'accordo del 17 novembre '10.

Il mancato pagamento di quanto stabilito per gli accordi sulla produttività per gli anni dal 2007 al 2009, nonostante i vertici aziendali abbiano denunciato un risultato di bilancio positivo di 900mil di euro, rappresenta un'ulteriore beffa a danno di chi in questi anni ha contribuito col proprio lavoro al raggiungimento degli obiettivi concordati.

L'accordo per il settore Cargo apre la strada all'agente unico anche sui mezzi pesanti, lascia ampi spazi di interpretazione riguardo la sua applicazione e le ricadute sul lavoro del macchinista saranno sicuramente molto negative.

Questo avviene dopo che scelte di natura politica, tese a favorire solo interessi di parte, hanno causato lo smantellato



di quasi tutte le strutture operative per le merci rendendo inservibile un settore strategico per l'economia di vitale importanza per la collettività.

L'assemblea dopo aver ampiamente discusso sulle recenti modifiche normative e regolamentari scaturite dopo gli accordi del 15 maggio'09, del 17 novembre '10, della proposta Ivu, attualmente al centro di trattative con le O.S., ha dato il mandato di costituire un movimento che abbia il compito di promuovere azioni per riportare al centro gli interessi dei lavoratori, nello specifico dei macchinisti. L'assemblea propone:

1. Di estendere il movimento in ogni realtà e impianto. Chi ritiene di potersi attivare potrà comunicare la propria adesione ai referenti che hanno promosso l'iniziativa odierna.
2. Delegittimazione, non solo a parole, delle organizzazioni sindacali che hanno in questi anni contribuito a peggiorare pesantemente le condizioni dei macchinisti.
3. Individuazione di azioni di protesta, tese ad impedire ulteriori peggioramenti, cercando di migliorare le condizioni attuali, come scioperi (in data da individuare), proteste formali e pratiche (le cui forme andranno discusse), azioni pubbliche di sensibilizzazione verso il degrado delle condizioni del trasporto pubblico nel suo complesso.

Nei prossimi giorni seguiranno altre assemblee di discussione e mobilitazione, che riteniamo debbano coordinarsi al fine ottenere un movimento quanto più ampio possibile.

Il presente documento e le successive iniziative che verranno decise e promosse dall'assemblea verranno divulgate utilizzando i seguenti strumenti:

L'indirizzo di posta elettronica dei Macchinisti in Assemblea Permanente: mapi.2010@libero.it;

le riviste Ancora In Marcia e CUB Rail; le mailing list di "Ancora In Marcia", della "Talpa" e di "macchinisti Porta Garibaldi"; il sito "la Talpa";

È necessario e non più rinviabile che ognuno di noi discuta, ragioni, diventi parte attiva nella decisioni sulle proprie condizioni di lavoro e di vita. Questa pratica è stata da molto tempo sottratta ai

lavoratori, da alcune O.S che si arrogano il diritto di poter disporre di delega senza scadenza.

Unità, lotta, dignità

Macchinisti in Assemblea Permanente Itinerante



ANCHE A ROMA I LAVORATORI SI MOBILITANO AUTONOMAMENTE

L'assemblea del 29 è stata per certi versi una vittoria e per altri un punto di passaggio verso un altro incontro volto a delineare meglio i punti cruciali da affrontare INSIEME.

Una vittoria per l'elevata affluenza (circa 200-220 persone), una consapevolezza maggiore sul fatto che IVU non garba proprio a nessuno. I toni immanabilmente aspri che ci sono stati, si sono verificati dopo la presentazione (ingenua) a metà giornata, di un testo pieno di paletti per IVU, non condiviso e quindi bocciato dalla platea. Sarebbe stata una vera vittoria uscire da quella sala con proposte concrete e condivise volte al rifiuto del meccanismo IVU, che ormai è inutile dirlo, condiziona la vita lavorativa di Pdm e Pdb in peggio e non apporta nessun miglioramento della qualità di vita del lavoratore, o meglio, l'azienda e i sindacati con la "penna più veloce del west", devono ancora spiegarci cosa sia realmente la people satisfaction accennata nelle slide aziendali. Detto questo, mi sembra chiaro che su la questione Ivu non ci sia bandiera, non ci sia colore politico che non la pensi allo stesso modo. Forti del fatto che Ivu non può e non deve passare, ricreiamo un appuntamento per decidere solamente cosa dobbiamo fare per contrastarlo, senza troppi giri di parole e senza interferenze sindacalizzate. Se avete delle proposte tiratele fuori, ed intanto potete inviarle all'indirizzo e-mail pdmpdb@live.it in attesa di una nuova data.

A. Vasaturo (RM)

2010: UN ANNO DI INCIDENTI SULLE FERROVIE ITALIANE

Pubblichiamo il triste resoconto di quest'anno. Sono esclusi infortuni (mortalità e non), porte killer e fughe da ferrocisterne. Per non dimenticare!

18 gennaio

In ingresso a Piacenza, poco prima delle 6, il terzo asse del locomotore del 1910 si spezza a circa 80 km/h.

20 gennaio

Locomotiva diesel FS per uso privato deraglia e prende fuoco nel pomeriggio nella zona industriale di Jesi. Nessun ferito.

26 gennaio



Il regionale Mantova-Milano deraglia a Secugnago mentre transita a circa 100 km/h. Nessun ferito. In una nota la TIn spiega che a uscire dai binari fra Lodi e Secugnago alle 16,20 è stato il primo asse della seconda carrozza del convoglio. Tutti i passeggeri

“sono stati invitati a spostarsi sulla prima vettura - prosegue il comunicato - che è stata sganciata dalla composizione e trainata a Lodi, dove i passeggeri hanno potuto proseguire su un altro treno”.

27 gennaio

Il deragliamento di un carro bisarca vuoto di un treno delle FNC all'altezza della stazione di Carimate (Como) crea disagi in serata lungo la linea ferroviaria Milano Chiasso in direzione nord. Leggermente ferito un manovratore.

24 febbraio

Nella notte un treno merci Hupac (autostrada viaggiante) partito da Domodossola diretto in Svizzera si spezza sulla rampa per Preglia. Interrotto per alcune ore il binario pari fino a quando il treno con i Tir a bordo viene rimorchiato in stazione.

9 marzo

Intorno alle 23 si verifica uno scontro fra due treni della linea ferroviaria che collega Roma al Lido di Ostia, gestita dall'Atac. Alla stazione Colombo gli ultimi due vagoni di un convoglio diretto a Roma deragliano scontrandosi con il treno proveniente da Roma. Due i feriti, il capotreno e un macchinista, trasportato in “codice rosso” all'ospedale Grassi di Ostia e dimesso il giorno successivo. Illesi i passeggeri a bordo.

9 aprile



Poco dopo l'una di notte un convoglio che effettua manutenzione sulla massicciata, lungo circa 40 metri e di proprietà di una ditta esterna alle Ferrovie, la Valditerra di Novi Ligure, deraglia schiantandosi contro la volta della galleria Megli e prende fuoco. I lavoratori che erano sul treno riescono ad allontanarsi. Il bilancio parla di cinque feriti. Dai macchinari sono fuoriusciti circa 900 litri di olio idraulico rovente, che ha preso fuoco, sprigionando un denso fumo. Alle origini di tutto, fra le ipotesi al vaglio della Polfer, potrebbe esserci il mancato funzionamento di uno

scambio. I VvFf lavorano fino alla 5 per domare l'incendio, soppressi quasi metà dei convogli.

12 aprile



Uno smottamento della collina provoca un disastro ferroviario a Laces, sulla linea Merano-Malles gestita dalla SAD. Il bilancio è pesantissimo: 9 morti e 28 feriti. L'ipotesi più accreditata sulle cause della sciagura è quella del guasto non rilevato alle condotte dell'acqua dell'impianto di irrigazione gestito dal consorzio agricolo di bonifica della val Venosta. Da subito era stato ipotizzato che la frana fosse stata causata da una copiosa perdita di acqua partita dal terreno sovrastante. Secondo quanto riportato dal quotidiano «Alto Adige» i responsabili del consorzio agricolo di bonifica ammettono “pubblicamente la fuoriuscita d'acqua dalle condotte dell'impianto, sostenendo però che i terreni in questione sarebbero risultati instabili (e dunque a rischio) da decenni a seguito di presunte falde acquifere naturali rilevate nel sottosuolo”.

20 aprile



Intorno alle 7 un treno della linea ATAC Roma-Viterbo che prolungava la sosta alla fermata La Celsa all'altezza della Flaminia a Prima Porta, forse per problemi alla chiusura porte, viene investito da un altro convoglio; 120 i feriti, tutti lievi.

26 aprile

Intorno alle 19 deraglia un TSR delle FNME sullo scambio di ingresso di Como Borghi, piegando anche i pali TE. Nessun ferito, circolazione sospesa e sostituita da bus.

11 maggio

Un ETR 610 deraglia sugli scambi d'ingresso di Milano Fiorenza; disagi per la circolazione materiali, in una giornata particolarmente flagellata dalle piogge.

12 maggio

Tre tramogge deragliano all'uscita nord dello scalo internazionale di Domo 2 (trazione svizzera); una, destinata al trasporto di sale, si ribalta sulla scarpata. Pochi disagi, alcuni binari non

utilizzabili.

24 maggio

Un treno delle Ferrovie del Nord Barese investe un'autocisterna al Km 16+524, tra Bari e Bitonto; l'autocisterna era rimasta tra le sbarre del PL. Una cinquantina i feriti, tutti leggeri, interrotta la circolazione.

10 luglio



A Vicenza nel tardo pomeriggio l'ultima vettura (semipilota) del regionale 2110 partito da Venezia e diretto a Milano deraglia in stazione a bassa velocità. Un ferito lieve (scendendo dal treno) a gravi disservizi alla circolazione. Si è ipotizzato un guasto meccanico, probabilmente dovuto al fatto che si sarebbe

sganciato l'impianto di condizionamento.

6 agosto



Un treno ETR della Circumvesuviana deraglia tra S. Giorgio e Napoli, nell'unica tratta della rete dove è in vigore l'agente solo, in base ad un accordo sottoscritto da tutte le OOSS il 27 marzo 2003. Il bilancio è di due morti e 57 feriti. Giornali e TV nel dopo incidente calcano la mano sul fatto che il macchinista utilizzasse il cellulare (RAI news), quasi a indicarlo come elemento di distrazione che avrebbe portato poi all'incidente, facendo avvalorare questa tesi da viaggiatori intervistati che lo avevano notato. Inoltre si ipotizza da subito l'“errore umano” a causa della velocità.

Mentre l'inchiesta è in corso, 23 macchinisti, RLS e lavoratori presentano un esposto in Procura in cui dichiarano di non voler “speculare sulla tragedia” ed elencano “una serie di criticità su cui sono in corso le indagini del PM: si va dalla presenza di un solo macchinista a bordo, alla mancanza di sistemi di controllo elettronico su tutta la rete ferroviaria (Circum inclusa, ndr)”.

15 settembre

Allo scalo di Parma svia un locomotore SBB Cargo.

21 settembre

A Sant'Ilario d'Enza svia il treno 48099 SBB Cargo. In un comunicato stampa FS parla di “pesantissime le conseguenze dell'incidente che provoca ritardi a 121 convogli per complessivi 3400 minuti e la cancellazione, totale o parziale, di altri 95 treni”.

4 ottobre

A Novara Boschetto sviano carri del treno 43642 di SBB Cargo; forti ripercussioni sul traffico merci nello scalo.

9 ottobre

Intorno alle 22.30 un treno merci delle Ferrovie Nord Cargo composto da 25 vagoni deraglia a Laveno Mombello, linea Gallarate-Luino. Nessun ferito. Intervento precauzionale dei Vigili del fuoco per la presenza di cisterne adibite al trasporto di materiali liquidi e di sostanze chimiche; il carro uscito dai binari era un container carico di pannelli solari. Linea chiusa fino alla mattina successiva.



All'indomani dell'incidente si riaccendono le polemiche sul sovraccarico di traffico della linea e la mancanza di sentieri di sicurezza nelle gallerie.

15 ottobre

Quinto deragliamento in meno di un mese sulla rete RFI di un carro appartenente ad imprese private o straniere: nel pomeriggio svia un carro per trasporto legna sul viadotto Soleri a Cuneo.

Forti disagi e 24 treni regionali soppressi. Il carro era agganciato ad un treno della compagnia francese Kaptrain. Nessun ferito.

16 ottobre

Svio del locomotore (E656) del treno 678 a Diano Marina. Nessun ferito, pochi disagi.

1 novembre

Una frana sui binari nei pressi di Bordighera causa il deragliamento del regionale 20144 Torino-Ventimiglia poco dopo le 12.30. La linea rimane interrotta e viene ripristinata su un solo binario alle 14.20.



8 novembre

Nelle prime ore del mattino, alla stazione di Novara, un'automotrice ed un locomotore si scontrano in manovra. Fortunatamente l'impatto non ha provocato feriti. L'automotrice è deragliata dopo l'impatto. Alcuni treni vengono soppressi e sostituiti da bus verso Arona, Borgomanero e a Varallo Sesia.

3 dicembre

A Canicattì un regionale proveniente da Gela travolge un bus ad un passaggio a livello. L'incidente, avvenuto in contrada Carlino, provoca due feriti, il macchinista ed il capotreno, quest'ultimo grave con fratture multiple.

Il conducente dell'autobus viene accompagnato al pronto soccorso in stato di shock. Secondo alcune testimonianze sarebbe riuscito a scendere dal mezzo prima che l'autobus venisse travolto dal locomotore. Il bus aveva appena lasciato una scolaresca della materna di Canicattì che aveva partecipato a una gita scolastica.

LAVORATORI ANCORA NEL MIRINO

La Legge 183 del 4/11/2010, "Collegato al Lavoro" sponsorizzato dal Ministro del Lavoro Sacconi, è stata pubblicata su Gazzetta Ufficiale 262 suppl. 243L del 9/11/2010, con essa vanno in vigore delle nuove norme in materia di lavoro che con lo "scopo" di snellire le lungaggini della giustizia, in molti casi riducono i diritti dei più deboli tutelando maggiormente le Imprese. Si introduce il principio di spostamento delle tutele dalla legge alla contrattazione collettiva e naturalmente a questi sindacati, salvo qualcuno, va bene così. Questi alcuni provvedimenti contenuti nell'articolo, che prendono in esame problematiche del lavoro pubblico e privato e che quindi interessano anche i ferrovieri.

1) LAVORI USURANTI (Art. 1). Delega per la revisione della disciplina pensionistica dei soggetti che svolgono lavori usuranti. La delega deve essere esercitata entro 3 mesi dall'entrata in vigore del provvedimento. In pratica, vengono riaperti i termini della precedente disciplina di delega (non esercitata) in materia. Lo scopo è quello di permettere ai lavoratori dipendenti impegnati in particolari lavori o attività e che maturano i requisiti per l'accesso al pensionamento a decorrere dal 1° gennaio 2008, di andare in pensione con un requisito anagrafico ridotto di 3 anni, fermi restando un limite minimo pari a 57 anni di età, il requisito di anzianità contributiva pari a 35 anni e la disciplina relativa alla decorrenza del pensionamento (cosiddette "finestre"). Previsto un meccanismo di priorità nella decorrenza dei trattamenti pensionistici (in ragione della maturazione dei requisiti agevolati, e, a parità degli stessi, della data di presentazione della domanda), qualora, nell'ambito della funzione di accertamento del diritto al beneficio, emergano scostamenti tra il numero di domande accolte e la copertura finanziaria a disposizione.

2) ORARIO DI LAVORO (Art. 7). Modifiche al regime sanzionatorio in materia di orario di lavoro (pecuniarie e insignificanti). Vengono ridefinite le sanzioni per le ipotesi di violazione della disciplina relativa alla durata media dell'orario di lavoro, al riposo settimanale, alle ferie annuali retribuite. Si rifanno il look anche le sanzioni per il caso di violazione della normativa sul riposo giornaliero. Si chiarisce, però, che tutte le novità in arrivo possono essere derogate mediante contratti collettivi stipulati a livello nazionale con le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative. In assenza di specifiche disposizioni nei contratti collettivi nazionali, le deroghe possono essere stabilite nei contratti territoriali o aziendali.

3) PART-TIME (Art.16) - Novità importante riguarda il part-time, in quanto entro il termine di 6 mesi dalla entrata in vigore della legge, le pubbliche amministrazioni avranno la facoltà (e non l'obbligo) di sottoporre a nuova valutazione i provvedimenti di concessione del part-time già adottati prima dell'entrata in vigore del D.L. 112/2008

4) MODIFICA L.104/1992 (Art. 24) - Altra novità rilevante concerne la modifica all'art.33 della L.104 sui portatori di handi-

cap, in quanto alcuni punti dell'articolo 33 di tale legge sono stati modificati (permessi per l'assistenza a portatori di handicap in situazione di gravità);
- la fruizione dei permessi è limitata ai coniugi, parenti o affini entro il secondo grado, tranne il caso in cui i genitori o il coniuge della persona da assistere abbiano superato i 65 anni o siano deceduti o mancanti, o siano anche loro affetti da grave disabilità;
- viene reso esplicito il divieto di riconoscere a più di un lavoratore il diritto di assistere la stessa persona (tranne il caso di assistenza a figli con handicap grave);
- il diritto a scegliere la sede lavorativa più vicina al proprio domicilio viene trasformato nel diritto a scegliere la sede lavorativa più vicina al domicilio della persona da assistere;
- obbligo da parte della PA di comunicazione alla Funzione Pubblica (entro il 31 marzo di ogni anno) i nominativi di tutti i dipendenti che fruiscono dei permessi ex articolo 33, L. 104/1992

5) CERTIFICATI DI MALATTIA (Art.25) Anche nel settore privato, il certificato di malattia deve essere trasmesso telematicamente dal medico, secondo il meccanismo vigente per i dipendenti pubblici

6) CLAUSOLE GENERALI (Art. 30) LICENZIAMENTI PIU' FACILI Il comma 1 entra nel merito del controllo giudiziale, affermando che in materia di lavoro pubblico e privato, qualora le disposizioni di legge contengano clausole generali, si introduce il principio già recepito dalla giurisprudenza secondo cui in materia di instaurazione del rapporto di lavoro, esercizio dei poteri datoriali, trasferimento di azienda e licenziamento, il controllo giudiziale non può estendersi al merito delle valutazioni tecniche, organizzative e produttive che competono al datore di lavoro o al committente. È anche previsto che il giudice debba tener conto, nel valutare le motivazioni poste alla base del licenziamento, delle tipizzazioni di giusta causa e giustificato motivo presenti nei contratti collettivi nazionali o nei contratti individuali (ove stipulati con l'assistenza delle Commissioni di certificazione), nonché considerare gli elementi e i parametri fissati dai medesimi contratti collettivi anche nella definizione delle conseguenze da riconnettere al licenziamento in "tutela obbligatoria", valutando inoltre le dimensioni e le condizioni dell'attività aziendale, la situazione del mercato del lavoro locale, l'anzianità e le condizioni del lavoratore e il

comportamento delle parti anche anteriore al licenziamento (salta il riferimento, presente nel testo precedente, alle "fondamentali regole del vivere civile e dell'oggettivo interesse dell'organizzazione").
Con la sostituzione del vecchio art. 75 del D.L.vo n. 276/2003 con un nuovo articolo contenuto nel comma 4, il Legislatore ha ampliato il campo di applicazione della certificazione: davanti alle commissioni possono essere certificati, su base volontaria, tutti i contratti nei quali direttamente od indirettamente sia dedotta una prestazione di lavoro.

7) CONCILIAZIONE (Art. 31) - Con le nuove disposizioni, il tentativo di conciliazione, che finora costituiva una condizione di procedibilità dell'azione giudiziaria, torna a essere facoltativo (salvi casi residuali), così com'era stato sino al 1998, mentre si prevede che le parti possano affidare a un Collegio arbitrale la risoluzione di tutte le controversie di lavoro. In tal caso continua a essere contemplata (anche dopo i rilievi del Presidente della Repubblica) la possibilità che le parti chiedano una decisione secondo equità, (quindi i diritti passano in secondo piano) ma si precisa che ciò deve avvenire "nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento e dei principi regolatori della materia, anche derivanti dagli obblighi comunitari".

È inoltre prevista la facoltà di pattuire clausole compromissorie al fine di devolvere preventivamente ad arbitri le eventuali controversie di lavoro. Tale possibilità è tuttavia ammessa entro precisi limiti: deve essere prevista dai CCNL e riguardare materie diverse dal licenziamento (dopo la modifica pretesa dal Presidente della Repubblica); inoltre la pattuizione deve essere certificata da apposite Commissioni anche al fine di accertare l'effettiva volontà delle parti. Per assicurare una piena libertà negoziale nel decidere di aderire o meno alla clausola compromissoria, il Legislatore ha poi disposto che la clausola non possa essere sottoscritta prima della conclusione del periodo di prova, ove previsto, oppure, in tutti gli altri casi, prima del termine di trenta giorni dalla data di stipulazione del contratto. Rimane il fatto che il lavoratore appena assunto può subire facilmente pressioni ed accettare la "clausola compromissoria" che è molto meno garantista.

8) IMPUGNAZIONE LICENZIAMENTI (Art.32) - Ulteriori novità riguardano i

termini per l'impugnazione giudiziale del licenziamento con la modifica dell'art.6 della L.604/1966. Ai sensi dell'art. 32, all'impugnazione in via stragiudiziale, che continua a dover essere proposta a pena di decadenza entro 60 giorni dalla ricezione della sua comunicazione in forma scritta, deve seguire, pena la perdita di efficacia di tale impugnazione, il deposito del ricorso giudiziario (o la richiesta di conciliazione) entro il successivo termine di duecentosettanta giorni (laddove fino a oggi la giurisprudenza ammetteva il ricorso entro 5 anni, o addirittura nel termine decennale).
La norma vale anche per i licenziamenti "invalidi" e mancate conversioni di contratti da tempo determinato a tempo indeterminato, che, ed è una nuova norma introdotta, possono essere sanati con un risarcimento al lavoratore con un minimo di 2,5 mensilità fino ad un massimo di 12.



Avv. Piergiovanni Alleva

"il progetto di "statuto dei lavori" conferisce un enorme potere derogatorio delle norme di legge alla contrattazione collettiva senza più accennare a questioni e misure di maggiore rappresentatività, proprio perché evidentemente si vuole che gli accordi derogatori della legge siano accordi separati, firmati dai sindacati collaborativi e serventi, ancorché comparativamente meno rappresentativi."

LA MEFITICA PROPOSTA DI SACCONI

Cosa c'è dietro lo "statuto dei lavori"

Dopo il "collegato lavoro" è uscita dal vaso di Pandora del ministro un'altra mefitica proposta normativa, che speriamo non divenga mai legge. (...) Con riguardo ai temi del lavoro, l'unità di intenti nel centrodestra (e tra il centrodestra e la Confindustria) non è mai venuta meno. Il "collegato lavoro", ad esempio, è stato recentemente approvato, a gran velocità, anche da Futuro e libertà e dall'Udc, in polemica con il Pdl su tutto, ma non sulle leggi che riducono e potenzialmente annullano i diritti dei lavoratori. Esaminiamo, dunque, questa sorta di "colpo di coda del caimano", questo progetto di "statuto dei lavori" che, indecentemente, scimmiotta, nel nome, la grande legge che è stata ed è lo Statuto dei lavoratori. Si tratta tecnicamente di un progetto di legge delega per la emanazione di uno o più decreti legislativi (...) che dovrebbero sostituire lo Statuto dei lavoratori (...) L'innovazione metodologica consiste nel fatto che il nuovo testo legislativo invece di disporre direttamente previsioni peggiorative (...) in tema, ad esempio, di licenziamenti, di mansioni e qualifiche, di trasferimenti, di sanzioni disciplinari, di contratti precari, di orario di lavoro, di salario ecc., consentirà ai contratti collettivi di derogare in lungo e in largo le norme esistenti in relazione, ad esempio, alla collocazione territoriale o alla dimensione dell'impresa o al settore produttivo e così via. Tanto per intenderci, i contratti collettivi potrebbero prevedere che in Calabria l'articolo 18 sulla tutela contro i licenziamenti non si applichi o si applichi solo sopra i 70 dipendenti o che nelle imprese fino a 20 dipendenti nel centro-Sud sia legittimo, in deroga all'articolo 2103 cod. civ. dequalificare il dipendente adibendolo a mansioni inferiori e così via. Ma quali contratti collettivi avrebbero questo smisurato potere derogatorio? La proposta di statuto dei lavori del ministro Sacconi non lo specifica e quindi si può intendere che lo avrebbero tutti i contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali. (...) Ma un'indicazione nel progetto viene data: quei contratti collettivi in deroga dovrebbero valorizzare il ruolo e le funzioni degli "organismi bilaterali". Ed allora tutto è chiaro, e d'altro canto coerente con quanto già si è cominciato a fare con la legge Biagi e con il "collegato lavoro": i contratti collettivi cui si pensa sono quelli che saranno firmati dai sindacati - Cisl e Uil anzitutto - che si sono già ridotti ed umiliati ad un ruolo subalterno e servente verso la controparte datoriale e che cercano di fare degli "organismi bilaterali" il luogo di una gestione corporativa, complice ed autoreferente degli interessi dei lavoratori. In tal modo la Confindustria e le altre organizzazioni datoriali diverrebbero, con la complicità di questi sindacati serventi,

i veri legislatori in tema di lavoro, espropriando lo stesso parlamento. (...) L'anticipo di questa strategia lo abbiamo già visto con l'accordo separato di Pomigliano, e con quello che ha introdotto l'articolo 4-bis del Ccnl metalmeccanico, che, appunto, consente deroghe locali caso per caso alle norme contrattuali. Tutti comprendono che un diritto del lavoro ridotto ad una specie di "colabrodo" dal moltiplicarsi degli accordi in deroga cesserebbe di essere un diritto del lavoro, cioè un'insieme di garanzie certe per i lavoratori. Bisogna, però, chiedersi come si è potuto arrivare a questo punto. Quando c'era l'unità sindacale il legislatore italiano concepì l'idea - in sé non peregrina - di una integrazione tra la fonte legale primaria e la fonte secondaria contrattuale-collettiva, ritenendo che in tal modo i fenomeni sociali potessero essere meglio colti nella loro dinamica. Così, per intendersi, la legge invece di stabilire solo lei quando potessero essere stipulati i rapporti a termine aveva previsto che potessero essere conclusi anche nelle ipotesi individuate dai contratti collettivi. Su un presupposto, però, tanto politico quanto giuridico, ossia che si trattasse di contratti stipulati da sindacati comparativamente più rappresentativi, e fin quando vi è stata l'unità sindacale, la rappresentatività di tali sindacati, che firmavano unitariamente era indiscutibile, ed era anche superfluo porsi il problema di misurarla. Ora è cambiato tutto, e non per nulla il progetto di "statuto dei lavori" conferisce un enorme potere derogatorio delle norme di legge alla contrattazione collettiva (...) proprio perché evidentemente si vuole che gli accordi derogatori della legge siano accordi separati, firmati dai sindacati collaborativi e serventi, ancorché comparativamente meno rappresentativi. Si tratta di una strategia incostituzionale - sia chiaro - perché la stessa Corte costituzionale ha ritenuto legittima quella integrazione tra fonte legislativa e fonte contrattuale collettiva solo in quanto questa possa dirsi effettivamente rappresentativa dell'assoluta maggioranza dei lavoratori sindacalmente organizzati, ma questa considerazione non è sufficiente a rassicurarci: è ora, pensiamo, che la fonte legale e quella contrattuale riacquistino la loro distinta fisionomia e finalità, ma soprattutto che vengano fissati come condizione di legittimità della fonte contrattuale i suoi requisiti di maggiore rappresentatività e di rappresentanza, ossia di conformità dei risultati negoziali, alla volontà dei lavoratori interessati verificata attraverso referendum.

Da: Liberazione, del 14/11/2010

ORARIO DI LAVORO... DOPO GLI ATTACCHI, QUALI PROSPETTIVE?

La questione del lavoro è tornata prepotentemente sulle prime pagine della stampa e tra le mura della stanza dei bottoni. La possiamo leggere sulle pagine del "Sole 24 ore" dove si può notare il monito lanciato dal governatore della Banca d'Italia Mario Draghi: "Senza la prospettiva di una pur graduale stabilizzazione dei rapporti di lavoro precari, si indebolisce l'accumulazione di capitale umano specifico, con effetti alla lunga negativi su produttività e profittabilità". Quindi si deduce che senza prospettiva di lavoro stabile non c'è crescita, e che la centralità del lavoro è quanto mai indispensabile al buon andamento del profitto (utile). Vista la complessità della materia restringiamo l'oggetto dell'indagine alla questione dell'orario di lavoro. L'aumento dell'orario e dei ritmi del lavoro, sotto varie forme ricattatorie prescrittive, ha interessato ultimamente tutte le attività produttive compresa la nostra (vedi Ccnl 2003, accordo del 15 Maggio 2009 e quello del 17 novembre 2010); notiamo nella fattispecie la fine del tabù delle otto ore, la soppressione del secondo agente di macchina e a seguire l'aumento delle ore di condotta. Ma cosa si nasconde dietro le lodi in merito all'aumento dell'orario di lavoro?? Ebbene ce lo dice Mario Draghi: *produttività e profittabilità*. Questi due imperativi categorici attorno ai quali

produttività e profittabilità, due imperativi categorici che hanno indotto all'accettazione passiva e generalizzata di tutti gli accordi sottoscritti fra sindacati e azienda

ci affastelliamo, hanno indotto all'accettazione passiva generalizzata di tutti gli accordi sottoscritti fra sindacati e azienda. Ovvero, il mantenimento dello stile di vita e di consumo abituali hanno richiesto una contropartita ai lavoratori: immolare ancora più tempo libero alle rispettive aziende. Questa rinnovata propensione al sacrificio ha però stravolto le condizioni psicofisiche sul lavoro e le relazioni sociali dei macchinisti stessi. Se da una parte è innegabile che il progresso tecnico abbia migliorato l'ambiente di lavoro, grazie alle migliorie apportate dalla legislazione in materia, per contro, negli ultimi anni abbiamo registrato un deterioramento delle garanzie costituzionali ad opera di varie leggi (ne promulgate dai governi italiani). La nuda verità è che, come dimostrano i dati OCSE¹, in Italia l'aumento effettivo della produttività è andato a vantaggio dei più abbienti e a detrimento delle classi subalterne. Non possiamo di certo prevedere l'esatto esito delle future politiche aziendali, ma ne intuimo la nefasta direzione leggendo la Direttiva Europea 2005/47/CE, recepita dalla nostra Camera dei Deputati il 18 ottobre 2010 sui limiti lavorativi riguardo ai servizi dei macchinisti transfrontalieri:

- minimo 24h (attualmente 58h) di riposo ogni 7 giorni lavorativi, minimo 24 doppi riposi all'anno composti da 24h+24h+12h riposo giornaliero in residenza (quindi gli altri potrebbero essere di 24h?)
- massimo(!?) 9 ore di condotta diurne e 8 notturne!

Qualcuno obietterà tramite un canone inverso, che si tratta di una direttiva generica di tutela da parte della UE; pur tuttavia essa rappresenta un'opportunità appetibile al padrone, per inchiodarci ulteriormente al banco di guida. Niente infatti vieta loro di estendere questi limiti anche ai servizi sul territorio nazionale, basta contrattare!

Pertanto siamo consci di vivere una fase cruciale di cambiamento strutturale del diritto del lavoro (Pomigliano

¹ La Repubblica, rapporto OCSE ottobre 2008 sull'Italia. La disuguaglianza economica è aumentata del 33% dalla metà degli anni Ottanta ad oggi, contro la media Ocse del 12%. Sesti nella classifica dei trenta paesi per disuguaglianza di reddito.



docet) in senso peggiorativo. All'evidenza dei fatti, alcuni vertici sindacali hanno smesso la veste di rappresentanza delle istanze dei lavoratori, per indossare quella della legittimazione delle politiche aziendali. Questo modelli di relazioni e sviluppo "dogmatici" sembrano non avere via d'uscita, in quanto premiano la crescita quantitativa e subordinano "la qualità" della vita dei lavoratori, favoriscono lo sfruttamento umano e ambientale senza limiti. In conclusione, una domanda che ci poniamo sempre più spesso e non senza inquietudine è: "Siamo sicuri che questa sia la giusta strada da intraprendere?" Non volendoci porre qui la difficile questione dell'Agente Solo (da affrontare con fermezza ma con un consenso più ampio di macchinisti coscientosi), una possibile proposta potrebbe essere quella di fissare il limite di lavoro giornaliero a:

- 7-8 ore inderogabilmente e 3-4 ore di condotta (proponendosi di abbassarli entrambi! eh si!);
- 32-34 ore massime di lavoro a settimana (riducendole);
- età pensionabile intorno ai 52-54 anni
- 50% doppi riposi da 65 ore

QUESTI potrebbero essere i nostri limiti, sicuramente più adatti a ridurre il rischio di malattia per stress. Ma per proporli, bisognerà prima iniziare a pensarli come esigibili, contemporaneamente a una seria riflessione sul proprio stile di vita.

IL "BONUS" DELLA MORTE

Il macchinista per aver "spiombato". Tre dirigenti per pressioni e mancati controlli, al fine di massimizzare i profitti e ottenere i bonus

Si avvicina il processo per l'incidente avvenuto nella metropolitana di Roma, il 17 ottobre 2006, nel quale perse la vita Alessandra Lisi, 30 anni, e centinaia di altri viaggiatori restarono feriti. Un treno che procedeva in regime di marcia a vista, per aver superato un segnale rosso "permissivo", tamponò a 42 Km/h quello precedente tra le stazioni di Manzoni e Piazza Vittorio. Il disastro innescò fin da subito forti polemiche sia sui sistemi di sicurezza che, si seppe, erano stati disinnescati che per la presenza dell'Uomo Morto. La giustizia sta facendo il suo corso per l'accertamento delle responsabilità e siamo rimasti sbalorditi nel leggere le motivazioni con le quali la Procura di Roma ha chiesto il rinvio a giudizio del macchinista e tre dirigenti. L'accusa sostiene che era tollerata, ed in qualche modo incentivata, la pratica di disinserire, spiombandole, le apparecchiature di sicurezza ATP (Automatic Train Protection), per consentire ai treni di avvicinarsi l'un l'altro, superando il segnale permissivo "rosso" in regime di marcia a vista a velocità superiore ai 15 Km/h imposti dall'apparecchiatura. Ciò allo scopo di velocizzare il traffico nelle ore di punta. Secondo il PM, Elisabetta Ceniccola, riguardo la consuetudine di disattivare l'apparecchiatura, i dirigenti avrebbero "omesso di prescrivere la piombatura e di effettuare costanti controlli, nonché di applicare sanzioni disciplinari,

anzi, inducendo i macchinisti stessi, pena la posposizione delle partenze ed un numero inferiore di corse con corrispondente caduta retributiva, a non accumulare ritardi (...)" La gravità sta nel fatto che questa pratica illegittima e assai discutibile non era neanche finalizzata ad avvantaggiare gli utenti ma, sempre secondo la procura, "a raggiungere la massimizzazione dei profitti per la società e non subire l'applicazione delle penali (riduzione del bonus in caso di riduzione degli standard di qualità erogata nonché la riduzione di 1,00 Euro ogni Treno/Km nel mese (...)" È raro trovare un magistrato che assieme alle consuete responsabilità del macchinista per "aver disattivato, in assenza di presupposti, le apparecchiature" individui anche quelle di dirigenti che "condizionano" il nostro lavoro con pressioni economiche e psicologiche fino a indurre la violazione delle procedure di sicurezza. Non sappiamo perché il macchinista non abbia frenato in tempo, (stanchezza, colpo di sonno ecc.) ma conosciamo le analoghe pressioni che anche noi subiamo. Dobbiamo fare tesoro di questo grave incidente e rammentare che nel nostro lavoro siamo custodi della vita di tante persone, col dovere etico, morale e professionale, anche di fronte a condizionamenti o pressioni, di far sempre prevalere rispetto delle regole, prevenzione e sicurezza.



UN TRENO CARICO DI STRESS

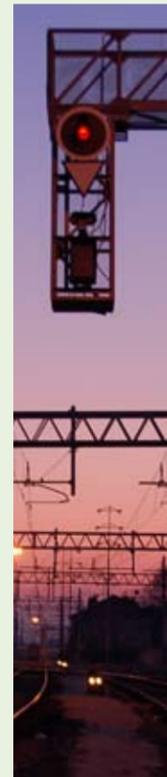
Il progetto di studio sullo stress si allarga a tutto l'equipaggio del treno. E' infatti in fase di avanzata definizione il coinvolgimento dei capitreno nella ricerca promossa dalla rivista, sotto la direzione scientifica del Prof. Vezio Ruggeri, titolare della cattedra di Psicofisiologia Clinica dell'Università di Roma, La Sapienza. E' inoltre previsto il

coinvolgimento ed il contributo di altri soggetti istituzionali al fine di estendere e dare maggiore efficacia all'iniziativa. Vi aggiorneremo costantemente sullo stato dei lavori anticipando fin d'ora che, per la migliore attendibilità dello studio, sarà necessaria la collaborazione del maggior numero possibile di lavoratori.

REGOLAMENTI di C. Ballerini (FI) SUPERAMENTO DI SEGNALI ROSSI PER INTEMPESTIVA DISPOSIZIONE A V.I.

Succede, ed è sempre successo, che i segnali improvvisamente si chiudano davanti agli occhi. Spesso siamo più veloci della RS a dare la rapida. Mentre se fossimo distanti e ancora non vedessimo il segnale, ci penserebbe quest'ultima a frenare, e forse ce la faremmo anche a fermarci prima del segnale, ed allora sarebbe necessario solo notificare, tramite M40, l'intempestiva disposizione a V.I. del segnale, sia perché è previsto dai regolamenti, sia perché così facendo potremmo salvare il fondoschiena a qualche collega, magari con ripetizione guasta, che si trova davanti ad un rosso all'improvviso.

Ma il nocciolo della questione in oggetto è il caso di superamento vero e proprio del segnale rosso. L'SCMT, su linee BEAcc si comporta come avessimo la ripetizione 4 o 9 codici, ovvero, superando il segnale e andando oltre i circuiti di binario, sente il passaggio cod. 75 -> AC e segnala il superamento del segnale con la spia rossa "SR", cosa che sente anche dalle "boe", poste sotto al segnale, in caso siano commutabili. Viste le NEAT relative all'SCMT e gli M40 per i cosiddetti "train trip", attenzione a non trarsi in inganno, in quanto non è una segnalazione presumibilmente indebita dell'apparecchiatura per la quale dobbiamo notificare il "train trip" al DM ed attendere risposta; ma l'abbiamo superato davvero il segnale!!! E quindi necessitiamo dello stesso modulo (M40 DL o M40 Telec) che avremmo ricevuto in caso di superamento da fermi del segnale disposto a V.I. preavvisato correttamente da un segnale giallo. Non dobbiamo assolutamente muoverci senza; in queste situazioni manteniamo la calma ed evitiamo di farci trascinare in errori da altri soggetti o da fattori esterni.



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: procura abbonamenti e diventa **Abbonato Sostenitore!**

RITORNANO LE CORSETTE PERSONALE

Mentre alla divisione Cargo continua lo smantellamento, la chiusura impianti e la fuoriuscita del personale, un essenziale servizio navetta, eliminato quasi del tutto a Luglio (vedi AIM n°6 ndr), è stato ripristinato nelle 24 ore tra la stazione Cancelli Scalo e lo scalo merci ferroviario Maddaloni-Marcianise. Le corsette, saranno effettuate nel mese di Novembre: dalle ore 06.00 alle 22.00 di tutti i giorni con frequenza media di una ogni ora; dalle ore 22.00 alle ore 6.00 di tutti i giorni si procede con servizio a chiamata.

I macchinisti e la RSU, in questo caso, coinvolgendo altri lavoratori hanno innescato una controtendenza ai tagli attuati dall'azienda utilizzando a tal fine con intelligenza uno strumento il sindacato (OOSS Regionale) che sembrava dormiente, privo di iniziative e di valide proposte. Strumento, sembrerà una parola distorta, ma molti di noi pensano che il sindacato non deve arroccarsi in una concertazione (o processo burocratico) che produce soltanto una disaffezione da parte dei lavoratori, ossia più i sindacati accettano la concertazione più gli stessi diventano deboli e meno capaci di mobilitare i lavoratori per la difesa dei diritti e dei posti di lavoro, ma al contrario deve radicarsi sul territorio tra i lavoratori in difesa dei diritti e tra i cittadini in cerca di occupazione. Un altro aspetto di questa vicenda è che tutti davano le corsette per spacciate, una spesa inutile per il personale, non chiaramente prevista contrattualmente soprattutto in tempi di tagli e crisi economica... solo la caparbia dei lavoratori, in assemblee, con raccolta firme, M.40, disdette os e rispetto rigido dell'orario di lavoro hanno contribuito alla riconquista di un servizio eliminato.

C. Curcio (NA)

SICUREZZA di M. Balbi (TS)

LIVELLI... DI SICUREZZA

Gli eventi imponderabili spesso non si trasformano in tragedia solo per il pronto intervento degli operatori finali

La linea Venezia Mestre - Udine è una linea banalizzata a doppio binario retta dal DCO (con sede a Mestre); il distanziamento è realizzato con il sistema del blocco elettrico conta-assi. Su tutta l'intera linea è attivo il sistema di chiamata d'emergenza realizzato mediante la rete GSM-R di RFI.

È percorrendo tale linea (da Udine a Venezia Mestre), che il macchinista del treno REG 2469 del 13 ottobre 2010 si è trovato una automobile "parcheeggiata" sul binario della piena linea, poco distante da un passaggio a livello presso la fermata di Pianzano (km 55+421), attorno alle ore 19. L'impatto è stato evitato per una serie di coincidenze che descriveremo.

Secondo la ricostruzione cronologica delle testate giornalistiche, un automobilista, che avrebbe in seguito dichiarato di aver confuso i binari con la strada, imboccava il binario dispari in direzione Udine, procedendo per circa 400 metri; a questo punto, non riuscendo più a spostare il veicolo, pensava bene di darsela a gambe levate. Gli abitanti del luogo, assistendo alla scena surreale, chiamavano immediatamente i Carabinieri, i quali a loro volta ne davano avviso a RFI.

E qui inizia la gestione ferroviaria. Il treno 2469 parte regolarmente dalla stazione di Sacile, con il segnale di partenza disposto a via libera (verde). Quando oramai è già stata raggiunta la velocità di marcia (140 km/h), il macchinista riceve una telefonata dal DCO, che in realtà stava cercando il capotreno al quale voleva prescrivere una riduzione di velocità a 30 km/h ed emissione di ripetuti fischi in corrispondenza del PL citato, per "presenza di persone sulla sede ferroviaria". In precedenza alla fermata di Pianzano ed al PL si trova un segnale di blocco, naturalmente disposto a via libera. Il macchinista, fortunatamente giungendo d'iniziativa a bassa velocità (circa 10 km/h), e ben prima del punto ove doveva portarsi a 30 km/h (i famosi 400 metri percorsi dall'autovettura sui binari), scorge nel buio delle

luci bianche sul lato sinistro della sede ferroviaria, ed avvistando all'ultimo momento la sagoma dell'automobile, arresta il treno. Solamente a quel punto arrivano le forze dell'ordine.

Da notarsi che l'ingombro veniva tolto a mano dai Carabinieri con l'aiuto dalle persone del luogo.

Situazione analoga accadeva pochi giorni dopo, il 17 per la precisione. Ancora un'automobile sui binari, ancora con la convinzione "che fosse la strada", sempre sulla medesima linea, questa volta nei pressi di Udine. A fermarsi in tempo (si parla di 20 metri prima dell'impatto), questa volta, il treno EN 35582, proveniente da Roma e diretto a Vienna.

La ricostruzione cronologica è simile a quella precedente: una ragazza "imbocca" il binario pari credendo che sia la strada e quando si accorge dello sbaglio chiama il 112. Da qui parte l'allarme che giunge fino ai macchinisti.

Questi fatti fanno sorgere alcune considerazioni. Con tutto il livello tecnologico raggiunto attualmente nella circolazione dei treni, è mai possibile che siano gli abitanti di un paesino o l'automobilista "distratta" a essere l'unico modo per lanciare l'allarme? È possibile che i sistemi tecnologici di sicurezza siano completamente inutili o non utilizzati? Perché non è stato utilizzato il segnale di emergenza del GSM-R? Perché non si sono disposti a via impedita i segnali? Per quanto tempo ancora la nostra sicurezza verrà gestita dai nostri "angeli custodi"?



NORMATIVA di A. Vasaturo (RM)

SUI LOCOMOTORI...TUTTO OK...

Capita spesso di dover segnalare delle anomalie sul libro di bordo e di registrarle alla Sop di competenza.

La Sop, dopo aver recepito la pagina, ci rilascia un "codice", nella caso della Sop di Roma "410 rm" e poi il numero progressivo delle pagine dalla mezzanotte in poi, quindi 01, 02, 03 etc...

Be', è un pò di tempo che a pomeriggio inoltrato capita di ricevere 06, 03, 05 insomma per fine giornata le pagine det-

tate alla Sop di Roma sono meno di una decina.

Questo sta ad indicare due aspetti, o che sui locomotori non c'è proprio niente che non va, (e questa è una burla) oppure che i macchinisti un pò per menefreghismo un pò perché tanto non cambia niente semplicemente non segnalano nulla.

Se siamo arrivati a questo punto è proprio perché, almeno per quanto riguarda il turno base, i macchinisti si sono

arresi e ritengono inutili gli organi che sono addetti al controllo e alla sistemazione dei locomotori.

Sembra normale uscire dal deposito senza la chiave tripla, sembra normale avere sotto i piedi le staffe fermacarri, sembra normale avere locomotori fatiscenti sporchi e puzzolenti, sembra normale respirare polvere che a casa poi viene denominata "puzza di ferrovia". Alla dirigenza e agli operatori sembrano normali troppe cose.

L'appello è rivolto a tutti i macchinisti, facciamo valere di più le regole, facciamo in modo che la nostra professionalità sia rispettata.

AUTOFERRO di R. De Paolis (PR)

ATC E FER AVVIANO PROCESSO DI FUSIONE

Nasce in Emilia Romagna una nuova società di trasporto dalla fusione di FER (Ferrovie Emilia-Romagna) con ATC Bologna (Azienda di trasporto pubblico locale di Bologna e Ferrara): cosa succederà ai lavoratori?

In questi giorni si stanno svolgendo numerosi incontri per la discussione degli aspetti organizzativi aziendali e contrattuali conseguenti alla prevista fusione tra le Società FER e ATC Bologna, dalla quale nascerà una nuova società di trasporto regionale Gomma e Ferro di grande consistenza.

La nuova Società sarà di proprietà della Regione al 46%, del Comune di Bologna al 30%, della Provincia di Bologna al 19%, di ACT al 3%, di Ferrara all'1,7%, più alcune partecipazioni minoritarie di altri Enti Locali. L'intenzione è quella di scorporare dalla FER le stazioni e gli impianti, creando due società, una per l'Infrastruttura e Stazioni e una per il Trasporto, per poi unificare tutto in una nuova unica SpA, sul modello del Gruppo FS.

Alla nuova azienda vengono conferiti i locali (attuale sede Fer) di via S. Donato e un'area di Rimini, più vari locomotori merci... L'obiettivo dichiarato di medio periodo è di creare una azienda regionale

da Repubblica — 23 novembre 2010

FUSIONE ATC E FER NASCE IL COLOSSO DEI TRASPORTI REGIONALI

L'ATC (Azienda di trasporto pubblico locale di Bologna e Ferrara) e Fer (Ferrovie Emilia-Romagna) fanno un passo avanti verso la fusione. Il progetto di una unica società di trasporto è stato infatti approvato dai cda delle due società. Il valore della produzione atteso della nuova società per azioni si aggirerà intorno ai 260 milioni di euro, avrà 2.700 dipendenti, circa 1.350 bus; si stima anche una percorrenza iniziale annua attorno a 52 milioni di chilometri; 5,3 milioni di chilometri, invece, quelli effettuati per il trasporto passeggeri in ambito ferroviario. I chilometri annui previsti per il trasporto merci sono inizialmente circa 600.000. Con previsioni di forte crescita nel prossimo triennio. Del resto, convolvono a nozze le due maggiori realtà dei trasporti della Regione, e, come dicono i rispettivi presidenti (Francesco Sutti per Atc e Gino Maioli per Fer), «quelle che recentemente si sono dimostrate più attive nel superare i ristretti limiti della dimensione locale per dar vita a soggetti di significativa importanza industriale». Fer è la terza impresa ferroviaria italiana per volume di traffico e seconda per estensione di rete (in particolare in campo ferroviario, con l'acquisizione di rami regionali prima facenti parte di altre aziende); Atc è la più grande azienda di trasporti su gomma in Regione. La fusione Atc-Fer, dicono ancora Sutti e Maioli in una nota, «si deve alla lungimiranza degli enti proprietari delle due società che, superando localismi che sono purtroppo molto diffusi altrove, hanno colto l'opportunità di creare un soggetto in grado di garantire economie significative, specie in vista di risorse pubbliche in contrazione, mantenendo, al tempo stesso, il necessario radicamento territoriale, la qualità dei servizi ed un adeguato livello di interlocuzione istituzionale».



(forse esclusa Piacenza, almeno per ora). I privati pare non siano coinvolti direttamente, almeno ora, ma potranno entrare successivamente come soci (dichiarazione di Sutti, presidente dell'ATC BO).

Gli incarichi dirigenziali saranno decisi entro il 23/12 (il Presidente - o l'amm. delegato - sarà Sutti?).

È previsto che, nel tempo, si andrà ad una omogeneizzazione dei trattamenti del personale, che peraltro è inquadrato tutto nel contratto Autoferro; ci sarà comunque da discutere e trattare per tutta la parte di salario e trattamenti aziendali in essere in ATC e in FER.

Per il momento, non sembrano esserci problemi per il mantenimento dei posti di lavoro nel settore Ferro.

TRATTATIVA DI CONTRATTO AZIENDALE TRASPORTO FERRO

Il 2 novembre, in ambito FER è stato dato l'avvio sia alle procedure ex art.47 L.428/90, che al rinnovo del Contratto aziendale di 2° livello con una prima trattativa "no-stop" (che la dirigenza FER intendeva chiudere con un accordo sul C.A. entro la mezzanotte) che non ha prodotto nessun risultato. (mentre sul tavolo della Gomma si erano intraviste delle aperture sindacali all'accordo). Il confronto del Ferro si è concentrato sul tema degli equipaggi di macchina e bordo, e della necessità di rinnovare subito il CA di 2° livello per evitare, nel passaggio alla nuova società, l'inquadramento salariale al solo CCNL nazionale (e questo è stato detto anche al tavolo della Gomma). Al mattino le cose sembravano presentarsi bene: il dott. Garavina, Responsabile Personale e Organizzazione, aveva presentato ai sindacati (e in tavolo separato anche all'OrSA), dei documenti con i quali si confermano sostanzialmente i contenuti del C.A. scaduto il 30 giugno di quest'anno, tranne le parti del Ferro riguardanti le sedi di prossimità (cioè la possibilità di

iniziare a lavorare indifferente in vari depositi in cambio di una indennità giornaliera, che a sera poi si è scoperta essere molto ridotta), l'equipaggio dei treni merci, l'introduzione di una "reperibilità" (per un massimo di 200 minuti) per i treni in partenza da scali merci nei quali i "terminalizzatori" spesso non riescono a preparare per tempo il materiale, la qual cosa produce ritardi così forti da provocare la richiesta di sostituzione da parte del Personale di macchina. L'ipotesi era quella di far rimanere in albergo i macchinisti fino all'avvenuta preparazione del treno, per poi calcolare la prestazione lavorativa di 12 ore solo all'atto della presentazione effettiva in servizio. In questo modo poteva verificarsi il caso di prestazioni di 15 ore e 20. Tutte le OO.SS. hanno sostenuto l'idea dell'OrSA (meno male) che la proposta era inaccettabile e che, comunque, per tutte le OO.SS. il totale di ore di assenza dalla residenza nei servizi di questo tipo non potesse superare un certo numero di ore (24-26 ore?). I tavoli stavano procedendo in modo unitario, con la cancellazione del tavolo separato OrSA, ma poi nel pomeriggio si è assistito ad un irrigidimento aziendale perché si è introdotto il principio del rinnovo del Contratto Aziendale a "costo zero". A questo punto tutte le OO.SS. hanno preso atto della posizione aziendale ed hanno abbandonato il tavolo, facendo saltare la trattativa "No Stop". Resta il dubbio, però, su quello che succederà nei prossimi giorni, dato che, comunque, alcune aperture e possibili accordi si erano resi quasi percorribili. Seguiremo gli sviluppi.

La presente informativa è stata redatta grazie alla collaborazione di Alessandra Cuzzo, della Unione Sindacale di Base (USB) settore Trasporto Emilia Romagna e a Corrado Ferrarese dell'OrSA-CoMU Emilia Romagna

ARBITRATO DEL MESE a cura di A. Petriglia (BO) INVIO A VISITA TOSSICOLOGICA

La nostra normativa di lavoro non è, come sappiamo, sempre chiara ed immediata e può contenere dei vuoti, come nel caso della modalità d'invio a visita tossicologica, per cui non è prevista un'apposita norma. Il lodo arbitrale emesso dalla dr.ssa Rosa Ferraro il 19 novembre, trattato in questo articolo, ci aiuta a fare un po' di chiarezza.

IL FATTO: il 31 maggio il macchinista S.A. in arrivo nella stazione di Firenze SMN, pur avendo ricevuto con M40 dal capo deposito l'ordine di recarsi presso l'UST per eseguire il test tossicologico, si rifiutava di sottoporsi al suddetto se non a fronte di una giornata di assenza giustificata. Il collega S.A. si presentava il 1° giugno al suo treno secondo la sua giornata di turno nonostante ne fosse stato preventivamente distolto con M40 che si assumeva inoltrato il 31 maggio con cui gli veniva ordinato di recarsi il 1° giugno dalle ore 8,00 alle 15,42 presso il deposito locomotive per svolgere compiti non attinenti alla sicurezza di esercizio. Lo stesso ordine viene ribadito sempre in data 1 giugno quando il lavoratore si allontana dal deposito alle 12:00 circa.

Secondo quanto detto sopra la parte datoriale concludeva dichiarando "il comportamento tenuto nella circostanza risulta in contrasto con quanto previsto dal CCNL delle attività ferroviarie vigenti".

Il 1° giugno il collega presenta le sue giustificazioni, che saranno di nuovo messe in evidenza durante l'istruttoria. Il collega supportato dall'OrSA Toscana rileva prima di tutto la genericità della contestazione che, così come formulata dall'azienda in ordine a due fatti distinti, non dà certezza sul fatto specifico della contestazione potendo solo desumere che la contestazione fosse relativa al "presunto rifiuto di partecipare al test". Conoscere esattamente quale sia il motivo che porta alla sanzione è condizione necessaria per potersi poi difendere in sede legale. Inoltre il collega fa presente che il 31 maggio ha continuato la sua giornata, come previsto dal turno, perché l'invio a visita tossicologica non costituisce motivo di modifica di un servizio già comandato secondo quanto è previsto dalla circolare del 03/08/81 e che, comunque, la richiesta di avvio al test non riportava l'ora d'inizio e tanto meno l'ora di fine, di conseguenza, avrebbe anche potuto intaccare le sue ore di riposo dal momento in cui il tempo dedicato al test si era già dimostrato insufficiente. Ribadiva di non aver opposto rifiuto al test ma di aver richiesto di poterlo effettuare "in posizione di assenza giustificata, come ha fatto la maggior parte del personale in Toscana, come disposto dalle oo.ss tutte e RSU/RLS e come peraltro viene effettuato in tutto il territorio nazionale". Durante l'istruttoria la parte ricorrente evidenzia, con documenti alla mano, che già diverse OO.SS e la RSU avevano chiesto di non inviare il personale di macchina a visita tossicologica durante un servizio già comandato, depurato di una parte dei treni, contabilizzata come riserva. Sono proprio la circolare Pennacchi e la circolare 25/81 a non prevedere l'utilizzo di riserva per visite e controlli sanitari. Infine il collega precisa di aver preso servizio il 1° di giugno normalmente secondo quanto previsto dal turno non avendo ricevuto nessuna preventiva comunicazione di

variazione del servizio.

SANZIONE: Trenitalia tenuto conto delle giustificazioni che "non La sollevano dalle responsabilità accertate" dà al collega il massimo della multa ai sensi dell'art 54 del CCNL.

La parte datoriale, nella sua replica durante l'istruttoria, eccipisce che riprodurre in un'unica contestazione due fatti distinti, non aver ottemperato all'ordine di un superiore (art.51 lett.h del CCNL) di presentarsi a visita tossicologica e il mancato rispetto dell'orario di lavoro, il 1° giugno, è favorevole per il lavoratore. Sempre secondo Trenitalia non è stata violata neanche la circolare del 03/08/81 perché il caso in questione non riguarda "la possibilità di variare un servizio ai treni già comandati, con un altro servizio sempre da effettuare ai treni".

CONSIDERAZIONI DEL TERZO ARBITRO
La Dr.ssa Ferraro prima di tutto dà ragione alla parte ricorrente rilevando la genericità della contestazione espressa nella formula usata da Trenitalia "il comportamento da lei tenuto nella circostanza risulta in contrasto con quanto previsto dal CCNL delle attività ferroviarie vigenti". La legge 300/70 e poi la Cassazione nel 2003 prevedono che una sanzione disciplinare è legittima solo se l'oggetto della contestazione è chiaro, specifico e sufficiente in modo da non lasciare nessuna incertezza circa l'ambito su cui il lavoratore è chiamato a difendersi. Solo se ci sono questi requisiti il lavoratore può mettere in atto un'efficace strategia di difesa. A confermare la genericità della contestazione è proprio il comportamento del lavoratore che non conoscendo esattamente il motivo del procedimento disciplinare produce giustificazioni sia per i fatti del 31 maggio che per quelli del 1° giugno. Il Terzo Arbitro entra poi nel merito dell'iter procedimentale per gli accertamenti di assenza di tossicodipendenza rilevando che la materia è normata dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni dove all'art.5 punto 4 prevede che "il datore di lavoro informa il lavoratore interessato della data dell'accertamento e gli comunica il luogo ove l'accertamento si svolgerà all'inizio del turno di lavoro del giorno fissato per l'accertamento" ed al successivo punto 5 precisa che "nel caso il in cui il lavoratore non si sottoponga ad accertamento di assenza di tossicodipendenza la struttura sanitaria competente dispone, entro 10 giorni, un nuovo accertamento" ed ancora al punto 6 "nel caso in cui il lavoratore non si sottoponga, senza giustificato motivo, all'accertamento di cui al comma 5, il datore di lavoro è tenuto a farlo cessare dall'espletamento delle mansioni comprese nell'allegato 1, fino a che non venga accertata l'assenza di tossicodipendenza".
Alla luce di quanto detto sopra la dr.ssa Ferraro scrive chiaramente che "la parte dato-

riale non può disporre in modo difforme comunicando formalmente al lavoratore l'avvio al test tossicologico nel corso della propria prestazione lavorativa ovvero anche al termine della medesima" e poi "l'imposizione unilaterale di un'interpretazione delle disposizioni relative alla procedura di cui sopra non possa comunque essere imposta per il tramite di irrogazione di provvedimento disciplinare".

Alla luce di quanto detto sopra è necessario che le OO.SS e Trenitalia riconducano le differenti interpretazioni di una norma alla sua naturale sede, ossia le relazioni industriali, ove si può facilmente trovare un'assenza giustificata apposita per la materia in questione.

Interessante è come il Terzo Arbitro arrivi alla conclusione che non si possa contestare al nostro collega il mancato rispetto dell'orario di lavoro. Infatti non è stato provato che l'M40, con il quale si distoglieva S.A. dalle sue mansioni di macchinista per il giorno 01/06/2010, inoltrato in data 31/05/2010 dal cd 303 di Firenze tramite fax presso l'UMRR sia stato effettivamente ricevuto dall'interessato. La comunicazione tramite fax non è stata ritenuta, durante l'istruttoria, un metodo certo di prova né per quanto riguarda l'orario d'inoltro e ricezione né per quanto riguarda l'effettiva ricezione perché si dà per certo che il soggetto interessato sia, e non è dovuto ad esserlo, in un luogo, in questo caso l'UMRR, non deputato a questo servizio. Peraltro non vi è prova che ci sia stata una comunicazione telefonica perciò non si può contestare ad S.A. il fatto di essersi presentato a lavoro alle ore 5,24 e di aver terminato a Pistoia alle 12,35 secondo quanto previsto dalla sua giornata di turno.

In conclusione la dr.ssa Ferraro precisa che non c'è stata neanche la violazione dell'art.51 lett.h dal momento che il suddetto riguarda l'inadempimento ad ordini, rinnovati anche per iscritto, riguardanti le modalità di esecuzione di prestazioni lavorative e circolazione dei treni e non può riferirsi ad ordinarie disposizioni normative o a materia propria della contrattazione collettiva. Il collegio arbitrale a maggioranza ha dichiarato nulla la sanzione disciplinare, addebitando le spese del procedimento all'azienda.

Un altro collegio, di cui non abbiamo ancora la documentazione, è stato perso ma verrà impugnato ed altri lodi seguiranno considerando che nella regione Toscana ci sono all'incirca 35 sanzionati. Anche in Emilia Romagna le modalità d'invio alla visita tossicologica sono le medesime usate in Toscana; queste sono le uniche regioni a non equiparare la visita tossicologica alla visita sanitaria per la quale è prevista l'assenza giustificata.



"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	
	Pescara	Renzetti Pasquale (P)	
ABRUZZO	Sulmona	Ufrascati Demetrio (P)	
	Cosenza	Scarpelli Vito	Di Donato Raffaele
CALABRIA	Catanzaro	Agosto Luigi	Cacia Luigi
	CrotoneRoccella	Agosto Luigi (CZ)	
	Paola	Provenzano Pierino	
	Reggio Calabria	Chillè Pino	
	Sibari	Roseti Domenico (P)	
	Benevento	Russo Francesco	
CAMPANIA	Marcianise	Curcio Carmine	
	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
Udine		Scarpati Massimo	
Bologna		Malvone Luigi	Corvino Archimede
Bologna		Palumbo Roberto	Cardinale Gianluca
Bologna		Stefano Buonanotte	Petriglia Andrea
Forlì		Recchia Antonio	
EMILIA R.	Parma	De Paolis Roberto	Artusi Giacomo
	Piacenza	Rapisarda Antonino	
	Rimini	Galvani Savio	Celli Stefano
	Cassino	Cocuzzi Luigi	
LAZIO	Orte	Sorbara Antonio	
	Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio
	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante
	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea
LIGURIA	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino
	La Spezia	Vergassola Giovanni	
	Savona	Tonelli Paolo (P)	
	Ventimiglia	Cassini Isio	
	Brescia	Nicolò Gaetano	
	Cremona	Signorini Renato	
LOMBARDIA	Gallarate	Bordonaro Vincenzo	
	Milano	Mariani Matteo	Romano Pasquale
	Milano	Cereda Claudio	Germinario Angelo
	Pavia	Mozzillo Domenico	
MARCHE	Ancona	Della Lunga Fabio	Pisciarelli Roberto
	Ancona	Pergolini Andrea	
MOLISE	Campobasso	Esposito Bruno	
	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni
PIEMONTE	Novara	Musso Massimo	
	Torino	Smaldone Remigio	
	Bari	Tangari Mauro (P)	
PUGLIA	Foggia	Raimo Nunzio	Mastroluca Antonio
	Lecce	Imbriani Antonio (P)	
	Barletta	Cervello Cosimo	
SARDEGNA	Cagliari	Pilia Marco	
	Sassari	Nuvoli Antonia	Lo Giudice Antonio
	Palermo	Di Girolamo Giuseppe	
SICILIA	Caltanissetta	Catania Francesco	
	Catania	Lo Greco Calogero	
	Arezzo	Bartolini Michele	Chiarini Guido
	Campiglia	Raspanti Massimo	
	Chiusi	Mancini Massimo	
	Firenze	Ghiribelli Giacomo	Strano Glauco
TOSCANA	Firenze	Grimaldi Claudio	
	Grosseto	Consiglio Giuseppe	Puccioni Bruno (P)
	Livorno	Cufari Filippo	Lombardo Giuseppe
	Pisa	Balatresi Francesco	
	Pistoia	Buganini Alessandro (P)	
	Pontremoli	Orsini Giorgio	
TRENTINO	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe
	Bolzano	Marangoni Daniele	
	Trento	Papi Giovanni	
VENETO	Mestre-Venezia	Favretto Roberto	
	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea
	Treviso	Berto Gastone	
	Verona	Caserio Marco	Faccio Antonio (P)

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 versamen-
to 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.)

Agenda
dei
Macchinisti
2011



È stata spedita l'Agenda 2011 il 19
novembre a tutti gli abbonati in regola con
l'abbonamento 2010.

Per chi rinnovasse l'abbonamento dopo la
spedizione dell'agenda è pregato di inviare
la ricevuta per fax o per e-mail alla nostra
sede, in modo da ricevere tempestivamente
l'agenda.

Chi non l'avesse ricevuta, può controllare
sull'etichetta dell'indirizzo attaccata al
giornale l'anno di abbonamento).

Per contattarci Tel. 055.486838
Fax 055.4625985

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

Sito Internet: www.ancorainmarcia.it

Domanda

Una domanda: ma il reddito lordo che voce è sulla busta paga? Imponibile 1°/2° anno precedente? E se uno ha guadagnato per esempio 35500 euro sull'imponibile 1° anno precedente ha diritto a farsi detassare lo straordinario maturato fino ai 35000 euro o non ha diritto a niente?

Grazie

Macch. Bologna Reg.

Risposta*

Il reddito lordo lo trovi sul CUD (casella 1).

La detassazione non riguarda il solo straordinario ma parecchie voci retributive (vedi elenco), ad es. condotta, Flessibilità, premio di risultato etc.

L'agevolazione si applica sino agli importi massimi e nei limiti di reddito previsti dalla normativa, qui riassunti:

Anno	2007	2008	2009	2010
Importo max €		3.000	6.000	6.000
limite Reddito lordo	30.000	35.000	35.000	

Quindi se nel CUD 2009 (redditi 2008) hai guadagnato più di 35000€ le agevolazioni per il lavoro notturno non ti spettano, mentre se hai guadagnato meno avrai diritto alle agevolazioni fino a un importo massimo di 3000€.

Questo perché tale detassazione è riservata (come è giusto che sia) ai redditi medio-bassi.

Di seguito elenchiamo alcune delle voci retributive interessate alle agevolazioni:

- Premio di Risultato
- Completamento corsa
- IUP parte variabile condotta e scorta notturne
- Flessibilità PdM/PdB
- Indennità di pernottamento
- Per turni su 6 giorni
- Lavoro notturno + maggiorazione
- Compensi reperibilità/disponibilità
- Indennità domenicale e festività
- Compensi accordo 15.05.2009
- Vetture eccedenti (modulo scorta ridotto)
- Compensi accordo 17.11.2010
- Premi scoperte irregolarità
- Ad personam legati a produttività, redditività, ecc
- Indennità di turno
- Importi Una Tantum individuali per produttività, redditività, ecc.

*La risposta fa riferimento a un informativa OrSA Ferrovie del 25/11/2010



Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

AL RESPONSABILE ITR BOLOGNA

Negli ultimi tempi è stato esposto nei locali frequentati dal PdM/PdB un avviso emesso il 12/08/2010 dalla LINEA QUALITA' di Bologna nel quale si afferma che: "a seguito di specifica richiesta di ANSF, ai treni aventi in composizione vetture pilota NPBD passanti o che sono state oggetto di recente modifica (con l'eliminazione della porta passante e del "Buleret", vedasi foto sopra) deve essere consegnata la seguente prescrizione: **con modulo di condotta ad AS, guidando da vettura pilota NPBD passante o NPBD oggetto di recente modifica con sostituzione porta passante con vetri centrali ed eliminazione delle guarnizioni dell'intercomunicante, il macchinista dovrà richiedere la presenza del CT in cabina di guida per il tempo necessario in caso di:**

a. Marcia su binario di destra o illegale di linee che, pur essendo attrezzate con SCMT, non sono attrezzate con Bacc (quindi prive di RS);

b. Effettuazione di movimenti di manovra;

c. Effettuazione di movimenti in "marcia a vista" sia prescritti che d'iniziativa."

Analizzando tale prescrizione e limitandomi ad esprimere le mie considerazioni al solo suo punto "b", cioè l'imposizione al macchinista di "richiedere la presenza del CT in cabina di guida per il tempo necessario in caso di effettuazione di movimenti di manovra", faccio presente che l'IPCL definisce manovra "qualsiasi spostamento di mezzi di trazione con o senza veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio".

Pertanto, non essendo diversamente specificato, è logico ritenere che la prescrizione coinvolga qualsiasi movimento di manovra (fatto con WP NPBD passanti o oggetto di recente modifica), compresi ricoveri e piazzamenti dei materiali.

Ma nella realtà sembra che questo aspetto non sia stato previsto. Il 27/09/10 infatti mi è capitato di ricoverare al fascio Salesiani di Bologna il treno 11477 proveniente da Ferrara con guida da WP NPBD oggetto di recente modifica e il CT è rimasto sorpreso che richiedessi la sua presenza in cabina di guida: mi ha fatto notare che il suo turno non lo prevedeva e solo per evitare disservizi ha accettato.

Tra l'altro sembra, sempre secondo il senso letterale della prescrizione, che l'ordine di richiedere la presenza del CT sia incondizionato, quindi anche se è presente un manovratore; infatti la prescrizione non parla di secondo agente in cabina di guida ma espressamente di CT.

Risulta evidente che se occorre la presenza del CT anche per i movimenti di piazzamento bisogna emettere la prescrizione in oggetto prima di tali movimenti e predisporre i turni del PdB affinché prevedano tale incombenza, come pure quella per il ricovero. Voglio poi segnalare che, una volta stabilito che con le WP NPBD passanti o oggetto di recente modifica la visibilità della cabina di guida non è sufficiente per effettuare movimenti di manovra in sicurezza con un solo agente, appare incongruente e pericoloso effettuare manovre con un solo agente con altri materiali con visibilità addirittura inferiore.

In particolare voglio citare **le cabine posteriori delle locomotive E464**, che hanno una **visibilità decisamente inferiore** alle cabine delle WP NPBD, in quanto sono completamente cieche sul lato destro, il vetro frontale sul lato sinistro è di dimensioni assai ridotte e la presenza del mantice toglie ulteriori gradi di visibilità.

Quello della scarsissima visibilità dalla cabina posteriore della loc E464 è un grave problema per l'effettuazione delle manovre in genere, ma tocca il suo picco quando si tratta di fiancheggiare marciapiedi di stazione posti alla destra della locomotiva (ad esempio percorsi Bologna DL - fascio Salesiani); ricordo fra l'altro che il F.L. 86 recita: "Lungo i tratti fiancheggiati da marciapiede, la condizione di sorvegliare l'istadramento rispetto l'incolumità delle persone, è realizzata dallo stesso conducente che dovrà trovarsi nella cabina anteriore senso marcia dei mezzi leggeri, locomotive elettriche e Diesel. Tale sorveglianza compete al conducente anche nel caso di accoppiamento ai mezzi di trazione di carro riscaldatore o di carro attrezzi, purché trainati. In caso contrario i movimenti lungo il marciapiede dovranno essere pilotati da un manovratore di stazione."

Ma a mio avviso non è possibile sorvegliare efficacemente un marciapiede alla destra del binario quando si guida dalla cabina posteriore di una locomotiva E464.

01/10/2010

Macch. Tiziano Fogagnolo

Da qualche giorno in molte regioni non viene più consegnata al personale la prescrizione citata. In Emilia Romagna ad esempio è sparita dall'M40 tecnico senza alcuna indicazione sulle bacheche aziendali. In altre regioni come la Puglia la "sparizione" della prescrizione è stata preceduta da un'ispezione della DPL di Bari (del 26/11/2010) che ha preso atto sia del parere negativo espresso da ANSF sia dell'accettazione di questo da parte di Trenitalia, impegnandosi al ripristino su tali mezzi il modulo di condotta ad agente unico.

La Redazione



Bolzano

Marangoni in pensione

Salve a tutti sono Marangoni, vi mando questa e.mail per annunciarvi che devo lasciare il mio compito di referente a Bolzano. Alla metà del mese

di dicembre andrò finalmente in pensione. Ne approfitto per farvi tanti auguri di buon lavoro e per ringraziarvi per quello che è stato fatto per il Macchina in tutti questi anni.

Cordiali saluti e UNITI SI VINCE
Marangoni Daniele

La Redazione invia a Daniele un caloroso augurio di serena pensione ed un ringraziamento per la collaborazione.

Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«La libertà di parola è la base della democrazia»

Aung San Suu Kyi

(Nobel per la Pace, per 15 anni prigioniera politica in Birmania - la frase è del giorno del suo rilascio)

La Spezia



Giovanni Vergassola è andato in pensione. Il 30 ottobre Giovanni ha effettuato la sua ultima corsa.

Al suo arrivo nella stazione della Spezia Migliarina ad aspettarlo vi era un folto gruppo di colleghi che lo ricordano per la sua professionalità come rappresentante d'impianto per l'OrSA della quale è stato mirabile esempio di serietà, onestà e impegno; è stato per noi un punto di sicuro riferimento. Auspichiamo, nonostante la pensione, che la sua collaborazione continui ancora per molto.

Noi tutti auguriamo a Giovanni una lunga e serena pensione.

I rappresentanti d'impianto della Spezia

Agli auguri degli amici e colleghi si associa la nostra redazione.

Milano

"Anche il "compagno" Silvio è arrivato al paraurti. Molti lo conoscono per questo suo modo di chiamare tutti "compagni" giocando sull'ambiguità della definizione di compagno. Compagno di lavoro, compagno di lotte, o semplicemente per smascherare chi non si sentiva "compagno". Silvio Agnello, macchinista di Milano, stimato attivista prima del COMU e poi dell'OrSA, ma anche storico rappresentante di Ancora In Marcia è andato, alla faccia della età, in pensione. E' stato un delegato sempre impegnato nel dare una mano ai colleghi nelle lotte e nel quotidiano. In particolare, negli ultimi tempi, per aver lottato in prima persona contro il VACMA e contro l'agente solo, ma anche preoccupato di riempire le sale soste di libri per arricchire di cultura gli spazi di l'attesa tra un treno e l'altro. E' stato un esempio tra i lavoratori anche per il suo attivismo sociale, che lo ha visto promuovere lotterie a favore di diversi enti benefici e la donazione del sangue. Infine il suo impegno come consigliere di zona nel comune di Milano. E' stato anche direttore del Tinove Express, giornolino di informazione dell'OrSA Macchinisti Uniti della Lombardia. A Silvio un abbraccio caloroso e un saluto da parte di tutti i macchinisti lombardi.



"Gli amici di Milano"

Pavia

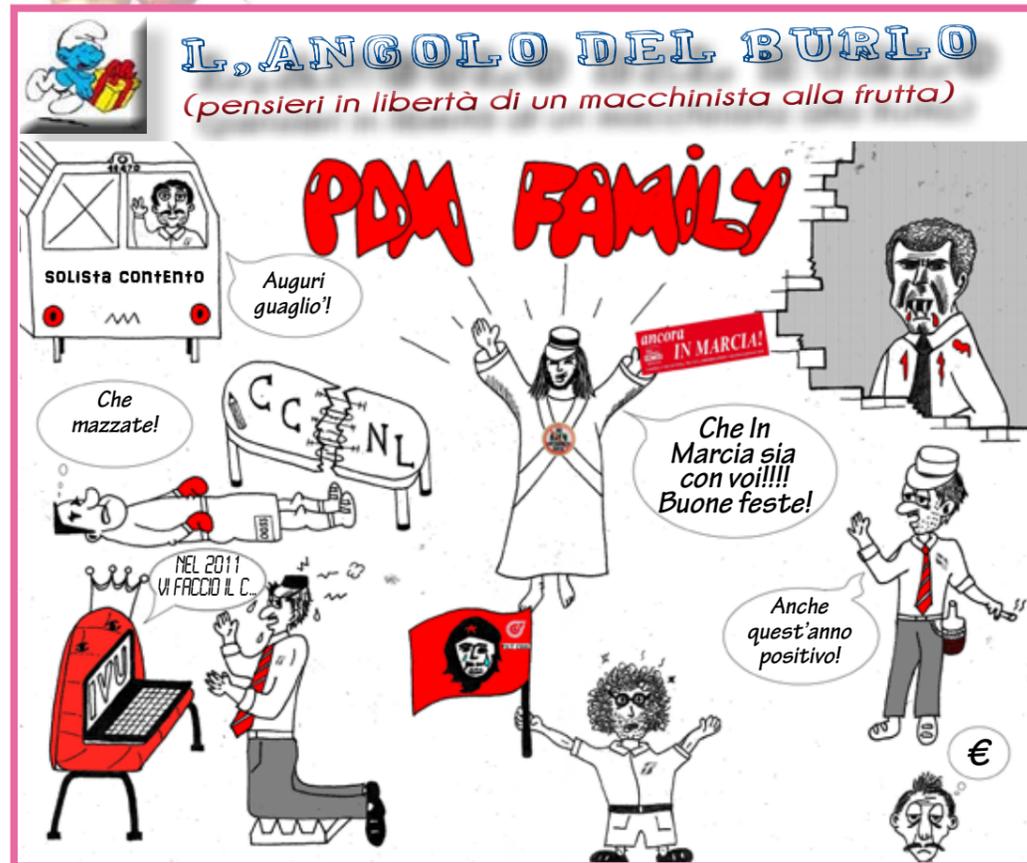
SUPER PENSIONATO DI PAVIA

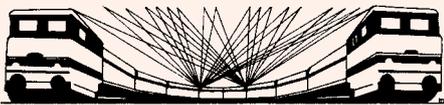
il 2 settembre è arrivato nella stazione di Pavia con il suo ultimo treno il Macchinista DOMENICO MOZZILLO.

Dopo aver tagliato, lo striscione approntato sul binario, è stato adeguatamente festeggiato dal comitato d'accoglienza. Con la sua preparazione è stato per tutti noi macchinisti di PAVIA un supporto tecnico e morale oltre che un vero AMICO.

Massimo

Auguri anche dalla Redazione e un grazie per l'impegno di Domenico come referente di Ancora In Marcia





ancora IN MARCIA!
Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

MACCHINISTI!

IL MOMENTO È PIÙ GRAVE CHE MAI. DOBBIAMO UNIRCI, MOBILITARCI E FAR SENTIRE LA NOSTRA VOCE!

PARTECIPIAMO IN MASSA ALLO

SCIOPERO DI 24 ORE E DI 72 ORE PER IL SETTORE CARGO

- **CONTRO L'ACCORDO SULL'AGENTE SOLO DEL 15 MAGGIO 2009** - Per difendere la salute, la sicurezza e la dignità che si garantiscono non lavorando ad agente solo
- **CONTRO L'ACCORDO CARGO DEL 17 NOVEMBRE 2010** - Per difendere il trasporto merci in Italia dallo smantellamento in atto ad opera del gruppo Fs con la "complicità" dei sindacati confederali.
- **CONTRO L'ACCORDO SULL'IVU** - No alla flessibilità totale per PdM ed il PdB, per difendere il diritto al turno, per gestire con dignità il nostro tempo libero, contro la ricattabilità, per l'equità di salario e carichi di lavoro.

**Aderiamo e invitiamo ad aderire allo sciopero proclamato dall'OrSA
contro gli accordi siglati da CGIL, CISL, UIL, UGL e FAST**

In un quadro di politiche aziendali estremamente aggressive, rischiamo di continuare a subire tutti gli errori, l'incapacità, la miopia e la scarsa democrazia sindacale di CGIL, CISL, UIL, UGL e FAST. Quelle firme scellerate pesano sulla la nostra vita quotidiana e il nostro futuro.

Torniamo protagonisti della nostra vita scioperiamo tutti insieme!

**DALLE 21.00 DI SABATO 29 GENNAIO ALLE 21 DI DOMENICA
30 GENNAIO - Per il PdM/PdB di tutto il trasporto viaggiatori.**

**DALLE 21.00 DI GIOVEDÌ 27 GENNAIO ALLE 21 DI DOMENICA
30 GENNAIO - Per il PdM del trasporto cargo.**