

**ancora**

www.ancorainmarcia.it



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

## MACCHINISTI DI TUTTE LE IMPRESE, UNITEVI!

(e non dimenticate gli altri ferrovieri)



**Grande Festa del  
Macchinista:  
tutti i dettagli in  
controcopertina**

### IN QUESTO NUMERO:

**I macchinisti, le imprese e l'unita' pagg 2 e 3  
IVU parte (male) in Sardegna pag 4**

**Sindacalismo di base: cosa si muove? pag 5**

**TLN: i lavoratori pretendono certezze pag 6**

**Le proposte datoriali sulla retribuzione pag 8**

**I referendum di Giugno: un appuntamento da non mancare pag 12**

# NON SIAMO PIÙ SOLI

Queste le imprese ferroviarie che circolano oggi sui binari in Italia

Dall'avvento della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia, nei primi anni del 2000, ad oggi, lo scenario è molto cambiato: attualmente sono più di 30 le imprese ferroviarie certificate per far circolare i propri treni sui binari di RFI (vedi tabella).

Tutte queste imprese si stanno facendo concorrenza non cercando di valorizzare le proprie caratteristiche, ma riducendo i costi tagliando su sicurezza, posti di lavoro e condizioni dei lavoratori; ognuna adotta il contratto ritenuto più conveniente per il proprio caso, creando una vera e propria jungla normativa.

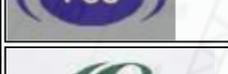
	Arenaways srl	Passengeri		Linea srl	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 7)
	Captrain Italia Srl (ex SNCF Fret Italia srl)	Merci (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)		MetroCampania NordEst srl (ex Ferrovia Alifana e Benevento Napoli srl)	Passengeri
	Compagnia Ferroviaria Italiana srl	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)		Nordcargo srl (ex Ferrovie Nord Cargo S.r.l.)	Merci (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)
	Crossrail Italia srl	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)		Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	Passengeri
	Ferrotramviaria Spa	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)		Rail Italia srl	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)
	Ferrovia Centrale Umbra srl	Passengeri		Rail One SpA	Merci (escluso ogni tipo di merci pericolose)
	Ferrovia Emilia-Romagna s.r.l.	Passengeri Merce (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)		Rail Traction Company s.p.a.	Merci (escluso merci pericolose classi di pericolo 7)
	Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	Passengeri Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)		SAD - Trasporto Locale S.p.A.	Passengeri
	Ferrovie del Gargano srl	Passengeri		SBB Cargo Italia srl (ex Swiss Rail Cargo Italy srl)	Merci (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)
	Ferrovie della Calabria s.r.l.	Passengeri Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)		SERFER - Servizi Ferroviari Srl	Passengeri Merce (escluso merci pericolose classe di pericolo 1 e 7)
	Ferrovie dello Stato s.p.a.	Passengeri Merce		Sistemi Territoriali S.p.A.	Passengeri Merce (escluso merci pericolose classe di pericolo 1 e 7)
	Ferrovie Udine Cividale srl	Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)		Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (ex La Ferroviaria Italiana S.p.A.)	Passengeri Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)
	GTS General Transport Service SpA	Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)		Trenitalia s.p.a.	Passengeri (compreso linee Alta velocità) Merce
	GTT (ex - S.A.T.T.I.)	Passengeri		TX Logistik AG	Merce (escluso ogni tipo di merci pericolose)
	Hupac s.p.a.	Merce (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)		Nordcargo srl (ex Ferrovie Nord Cargo S.r.l.)	Merce (escluso merci pericolose classe di pericolo 7)
	Inrail SpA	Merce (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)		Linea srl	Merce (escluso merci pericolose classi di pericolo 7)
	Interporto Servizi Cargo SpA	Merce (escluso merci pericolose classi di pericolo 1 e 7)			

Foto a cura dei macchinisti Francesco Chiapperini (TO), Alessandro Vasaturo (RM) e Marco Ruggeri (BO) -www.fotoditre.it-

## EDITORIALE MACCHINISTI: BISOGNA UNIRSI!

C'erano una volta i macchinisti, i macchinisti delle Ferrovie dello Stato, tutti uguali dalla Val d'Aosta alla Sicilia: non c'erano i "più bravi" e i "meno bravi", né i "più belli" e i "più brutti", erano tutti trattati nello stesso modo, avevano la stessa normativa di lavoro e più o meno facevano tutti gli stessi treni.

Oggi non è più così.

I macchinisti di FS sono separati in divisioni e sotto-divisioni, alcune delle quali a breve, se nessuno si opporrà, diventeranno Società (vedi caso TLN in Lombardia). L'obiettivo datoriale, purtroppo in molti casi raggiunto, è stato quello di farci credere che esistessero macchinisti di serie A e di serie B, e che pertanto fosse una buona cosa competere tra di noi. Poi sono arrivati alcuni accordi che hanno modificato il contratto, tutti peggiorativi, ma riguardanti ognuno una parte di noi così da rendere più difficile la creazione di un fronte comune.

Da una decina d'anni inoltre lavorano sui binari di RFI anche i macchinisti di altre imprese ferroviarie, all'inizio solo su treni merci, ora anche viaggiatori. La strategia seguita da queste imprese è stata quella di inquadrare questi nostri colleghi in contratti dalle normative più assurde, tutte però congruenti con la logica del minor costo possibile, e quindi delle peggiori condizioni lavorative attuabili. Anche con queste mosse i datori di lavoro ci hanno diviso: i macchinisti delle "private" stanno lottando per migliorare le proprie condizioni, quelli di FS invece combattono per difendersi dai continui peggioramenti.

Non esiste insomma un'azione coordinata, che veda tutti i macchinisti andare nella medesima direzione.

Tutto questo accade con la complicità dei sindacati che, da un lato, chiedono ai macchinisti di FS di scioperare per arrivare ad un Contratto della Mobilità, mentre dall'altro nelle "private" firmano i contratti più disparati, che nulla avranno mai a che vedere con il fantomatico Contratto della Mobilità.

Insomma... le cose non vanno male, vanno malissimo! Se vogliamo invertire la rotta, dobbiamo smetterla di ascoltare le sirene dei sindacati "falsi e bugiardi".

Dobbiamo ricominciare a vedere il macchinista che incontriamo, che magari ha una divisa diversa dalla nostra o guida altri tipi di treni, come un collega, una amico, uno col quale parlare per scambiarsi idee e informazioni, o semplicemente per trascorrere alcuni istanti assieme a una persona che fa la mia stessa vita.

Una volta fatto questo, il passo successivo è ricominciare a confrontarci nelle riunioni e nelle assemblee, che i macchinisti devono ricominciare ad organizzare autonomamente, per decidere degli obiettivi comuni, dei punti fermi uguali per tutti, verso i quali andare tutti insieme, per i quali lottare, finalmente... UNITI!

Giovanni Giustiniani

EQUIPAGGIO TRENI MERCI di L. Leva

## AGENTE SOLO IN FS CARGO

Un passo indietro, rischioso per tutte le imprese ferroviarie



Sono entrato in SBB nel 2008 e ho svolto il corso di abilitazione a 2° agente (pat F) con esame scritto e orale dopo circa quattro mesi dalla data di assunzione.

Subito finita l'aula, come secondo agente ho iniziato il corso da manovratore-formatore (moduli A e B).

Dopo circa 4 settimane di aula ho svolto con l'istruttore di manovra le conoscenze impianti e i tirocini agli impianti di Desio, Seregno, Melzo Scalo, S. Ilario d'Enza, Milano Smistamento Fascio Segrate, Domo II.

Premetto che la conoscenza vale un anno e ora che sono primo agente (dal 2010) ho mantenuto "viva" solo l'abilitazione

agli impianti di Desio, Melzo Scalo e S. Ilario d'Enza.

A Desio ho svolto fino a giugno 2009 saltuariamente turni a terra graficati proprio così sulle strisce per la formazione e manovra ai treni in arrivo da/per Chiasso.

Dopo giugno 2009 oltre a svolgere la funzione da 2° agente sui treni per/da Desio ho svolto, una volta giunti a Desio, tutte le funzioni del PDT (manovra formazione e pdf A). Dall'ultimo cambio orario di dicembre anche a Desio c'è il personale di terra effettivo.

A Domo II i turni erano costruiti in modo tale che il pdm una volta giunto nell'impianto preparasse il treno in maniera completa: il 1° agente svolgeva accessori alla locomotiva e andava ad agganciarci al treno, mentre il secondo si occupava di spunta ai veicoli, formazione e prova freno di tipo A.

A Melzo Scalo l'abilitazione da manovra serve tuttora per ricoverare o agganciare la lok al treno in quanto Melzo scalo è un bellissimo scalo nuovo... ma mancano i segnali bassi...!

Negli altri impianti a cui sono stato abilitato è sempre stato presente il PDT.

Per fare un bilancio, quindi, possiamo dire che SBB, ed anche le altre imprese "private", hanno dimostrato maggiore attenzione rispetto a Trenitalia per quanto riguarda le problematiche della sicurezza della circolazione e del soccorso al macchinista in caso di malore.

D'altro canto anche l'eccessivo carico di mansioni di cui sono gravati i macchinisti "non FS" è spesso stato causa di inconvenienti, quando non di incidenti veri e propri. Questo dimostra che la presenza di personale di terra, che svolge le funzioni di manovra e formazione treno continuamente, ed ha una approfondita conoscenza dell'impianto, sono garanzie di efficienza e sicurezza. Da questo punto di vista Trenitalia è sempre stata un passo avanti alle altre imprese, è quindi molto negativo che si stia adeguando al ribasso alla concorrenza, desertificando i propri impianti.

**I**l cosiddetto "equipaggio misto" introdotto in FS è in realtà agente solo, in quanto il "tecnico polifunzionale" che accompagna il macchinista non ha alcuna abilitazione alla condotta, e non è previsto che l'acquisisca in futuro.

Si è arrivati a questo tipo di equipaggio dopo anni nei quali i macchinisti di Trenitalia si sono sentiti dire dai loro capi che bisognava mandare i treni ad agente solo, perché le altre imprese ferroviarie già lo facevano, risultando quindi più competitive.

Noi abbiamo sempre detto che queste affermazioni erano false. Le altre imprese utilizzano sì un "equipaggio polifunzionale", ma composto da un macchinista e da un secondo agente che è anch'esso un macchinista, già formato oppure in fase di professionalizzazione, abilitato anche ad altre mansioni. Si tratta quindi di due agenti di macchina!

Abbiamo raccolto l'esperienza di uno dei macchinisti abilitati a più mansioni. Questi colleghi sono oggi preoccupati, giustamente, che anche le loro imprese si ritrovino a doversi adeguare a FS, in una pericolosissima corsa verso il basso.

IVU di A. Onnis (CA)

## PARTE IN SARDEGNA IL PROGETTO IVU RAIL

Segue del verbale di incontro del 08 febbraio 2011, il 13 febbraio è iniziata l'applicazione del progetto IVU Rail - turni individuali per il personale di macchina e bordo della Direzione Regionale Sardegna.

Trenitalia, con l'assenso dei quattro sindacati firmatari dell'accordo del 11 ottobre 2010, ha deciso di iniziare dalla Sardegna, l'estensione del sistema IVU anche al trasporto regionale, dopo il periodo iniziale in cui il sistema stesso è stato applicato sui turni del freccia rossa e freccia argento che, è bene ricordarlo, ha seguito il tentativo unilaterale "preaccordo", fatto da Trenitalia negli impianti di Campiglia e Pontremoli; i più ricorderanno che l'accordo del 11 ottobre e il contestuale ritiro di tale atto unilaterale avvenne proprio a pochi giorni dalla prima udienza del ricorso ex art. 28, intentato dalla segreteria provinciale Or.S.A. di Livorno.

Probabilmente è stato valutato che partire dalla Sardegna sarebbe stato più semplice, una realtà piccola, isolata, senza contatti e intrecci con altri compartimenti, pochi treni, niente contratto di servizio, l'ideale per un banco di prova, in attesa di estenderne l'applicazione al resto del territorio nazionale.

Ma la storia recente ha dimostrato che la realtà è ben diversa, la Sardegna è una realtà particolare, il grosso della produzione è concentrata sul bacino del campidano, per lo più nelle fasce orarie di maggior affluenza dei pendolari, pochissimi treni di collegamento tra il nord e il sud dell'isola, bassa velocità quindi lunghe percorrenze, esclusivamente trazione diesel con tempi accessori lunghissimi specie ad A.U.

Questa particolare condizione (ampiamente sottovalutata), unita alla fretta e al presapochismo di Trenitalia e per contro alla forte determinazione dei macchinisti e ca-



pitreno sardi, ha fatto sì che la prima fase di attuazione del progetto sia avvenuta nel caos più totale, causando per più di un mese la soppressione di circa 70 treni al giorno. Il sistema è approdato in Sardegna in tutta fretta e senza essere adeguatamente testato per una realtà (quella del trasporto regionale), molto più variegata e complicata dell'A.V. per quanto riguarda l'applicazione della normativa sull'orario di lavoro; l'integrazione con i precedenti sistemi informatici VESTE e GENTE è stata lasciata alla fase applicativa, con conseguenze che si possono facilmente immaginare e il personale si è ritrovato, dall'oggi ai domani con turni completamente stravolti e allacciamenti concepiti in modo assurdo e senza una logica razionale, con un dispendio di risorse maggiore dei tradizionali turni collettivi. Ciò unito alle croniche carenze di fabbisogno e alla ferma presa di posizione del personale che ha interrotto ogni forma di collaborazione con la distribuzione, è stata la causa delle numerose soppressioni. La vertenza, che è stata appunto impostata sul rispetto delle regole e dell'orario di lavoro, ha registrato nella prima fase un'adesione pressoché totale ma anche ora che Trenitalia, per limitare le soppressioni è dovuta ricorrere all'apporto di personale

trasfertista, vede comunque una massiccia partecipazione, segno evidente del malessere generalizzato che i turni IVU stanno provocando.

Il progetto IVU è dirompente perché stravolge completamente i precari equilibri faticosamente raggiunti in questi anni sui turni, per via di una normativa contrattuale sull'orario di lavoro già fortemente penalizzante e anzi, ne esalta ed estremizza gli aspetti più negativi come le 10 ore, l'oscillazione del riposo settimanale tra il 4° e il 7° giorno, le norme sulla fruizione dei pasti, etc.

Inoltre crea grossi squilibri nella distribuzione dei carichi di lavoro, che incidono fortemente sia sulla qualità del lavoro stesso che sull'aspetto retributivo ma quel che è peggio, **precarizza ancor di più la vita dei lavoratori** riguardo alle relazioni sociali, in quanto aumentano sensibilmente le difficoltà di programmare il proprio tempo libero.

Premesso che nessuno di noi è contrario alle innovazioni tecnologiche, pensiamo che questo progetto sia scientemente concepito (e condiviso da sindacati non certo rappresentativi tra i macchinisti e i capitreño) proprio per abbattere le poche tutele che il CCNL delle A.F. 2003 - 2006 ci ha lasciato.

Gli obiettivi economici che l'azienda si è prefissata come la razionalizzazione del personale dei treni (da realizzare attraverso lo stravolgimento della geografia degli impianti) e la diminuzione dei quadri impiegati nella programmazione e gestione dei turni, sono senza dubbio rilevanti ma l'aspetto che riteniamo più rilevante è l'azzeramento delle relazioni industriali, a partire dalla ripartizione nazionale per finire con le trattative territoriali.

**Ciò che è preoccupante e va assolutamente rigettato è proprio la mancanza di regole**, le attuali procedure negoziali diventano inapplicabili e le condizioni previste dagli accordi sono inaccettabili, i previsti punti di equanimità, quant'anche fossero garantiti sono dei palliativi inutili.

Occorrono delle vere regole di controllo, non possiamo e non vogliamo rinunciare alla contrattazione dei turni e delle condizioni di lavoro, il sindacato non può abdicare dal proprio ruolo di garante dei diritti e delle tutele collettive.

Uniti si vince

operare ad equipaggio misto. Sono state inoltre ignorate tutte le richieste delle RSU in merito alla logistica (salette, trasporti notturni nell'ambito di Genova, inizio e fine in deposito per poter rispettare l'obbligo di indossare i DPI) L'ORSA e le RSU non firmatarie hanno dichiarato non valido l'accordo e si opporranno alla sua applicazione. Ancora una volta, quindi, non ci resta che dire:

**GRAZIE UIL, CISL, CGIL E FAST! E... W LA DEMOCRAZIA!**

**Fino a quando come macchinisti e come lavoratori accetteremo di subire simili soprusi?**

## ACCORDO CARGO AREA GENOVA

Ad Arquata toccano ai macchinisti aggancio/sgancio e apposizione/recupero fanali nella stazione di Arquata

Il 4 aprile 2011 è stato firmato a Genova un accordo, in applicazione dell'accordo nazionale del 17 novembre 2010. Secondo l'accordo toccano ai macchinisti aggancio/sgancio e apposizione/recupero fanali nella stazione di Arquata. Il verbale d'intesa è stato sottoscritto da solo 3 RSU su 14 presenti; e inoltre dalle (solite) segreterie dei sindacati UIL, CISL, CGIL, FAST; si tratta quindi dell'ennesima dimostrazione di totale disprezzo da parte aziendale e sindacale delle più elementari regole democratiche.

Nonostante le richieste delle RSU, non sono state affrontate le problematiche legate ai turni di lavoro, alla logistica e alla sicurezza dei lavoratori che andranno ad

INDICATORI DI DIREZIONE di M. Mariani (MI)

## CONGRESSO ORSA M.U.

Spunti importanti per i macchinisti, se riusciranno ad essere davvero... UNITI!

Si è recentemente tenuto il congresso nazionale dell'OrSA Macchinisti Uniti. Il documento finale che ne è scaturito contiene alcuni concetti importanti, che i macchinisti dell'OrSA hanno voluto ribadire, nonostante per averli sostenuti abbiano subito attacchi anche dall'interno del loro stesso sindacato.

Sottolineo in particolare i seguenti punti:

1. **Se non si condividono i contenuti di un accordo, in quanto peggiorativi per la categoria, non lo si firma!** E' un concetto apparentemente banale, ma sta di fatto che gli accordi su agente solo, IVU e cargo, dall'OrSA non sono stati sottoscritti, ma da CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL invece sì.
2. Per sottoscrivere un accordo che interessa un determinato settore, un sindacato deve avere l'assenso da parte dei propri rappresentanti di quel settore; quasi sempre invece le decisioni di firmare da parte dei sindacati vengono prese dai vertici confederali, senza consultare le strutture settoriali, men che meno la base dei lavoratori.
3. La presenza ai tavoli di trattativa e i permessi sindacali sono sicuramente risorse utili al sindacato, ma non sono il fine del sindacato, non

sono scambiabili con accordi che peggiorano le condizioni dei lavoratori. Accade invece quasi sempre che, nella decisione se firmare o no, i sindacati tengano più conto della propria "autoconservazione", o addirittura del mantenimento dei privilegi dei propri "sindacalisti di professione", che non delle conseguenze che quella firma avrà sulla pelle dei lavoratori.

Il fatto che l'OrSA Macchinisti abbia ribadito questi concetti è importante, auspichiamo anzi che l'OrSA nella sua interezza ricominci a ragionare seguendo questi principi. Questa presa di posizione del settore Macchina è quindi un punto di partenza su cui basare la conduzione delle vertenze che riguardano la categoria oggi, e di quelle che la riguarderanno in futuro. Sono dei punti da considerare fissi, sui quali non bisogna essere disposti a transigere; è su queste basi che la categoria deve lavorare per costruire un'azione il più possibile incisiva.

Per fare questo è però indispensabile che tutti coloro che condividono queste idee, macchinisti dell'OrSA, dei sindacati di base o dei gruppi organizzati nei vari territori, si muovano coordinando le proprie iniziative in un'unica azione collettiva.

## L'APPUNTAMENTO DEL 6 MAGGIO di Victoriano Gomez SCIOPERO GENERALE DELLA CGIL

Il 6 maggio la CGIL ha indetto uno sciopero generale. Queste le motivazioni, dalle parole del Segretario Generale Susanna Camusso: "Questo è un Paese davvero sull'orlo del disastro economico in cui cresce la disuguaglianza, in cui l'inflazione senza la crescita rappresenta un nuovo pericolo, in cui di fronte ai problemi dell'energia si preferisce mettere il piano nel cassetto invece di pensarne un altro, cioè nulla si fa per il Paese".

La proposta della CGIL per uscire dalla crisi è assolutamente condivisibile:

"prevedere una tassa dell'uno per cento sulle ricchezze e sui grandi patrimoni. Una imposta straordinaria, ipotizzata sul modello francese, per fronteggiare la crisi, che si applicherebbe sui redditi superiori agli 800 mila euro e destinata a sostenere l'occupazione e gli ammortizzatori sociali (anche per i precari e i giovani) e a cancellare gli odiosi tagli alla spesa pubblica, dalla scuola alla ricerca, dall'assistenza alla sanità, dai trasporti alle pensioni, e via elencando.

Con un gettito che, da una imposta dell'uno

per cento, sarebbe di circa 18 miliardi (praticamente una finanziaria alternativa a quella del governo Berlusconi-Tremonti), oppure da una tassa più soft dello 0,50 per cento, un incasso aggiuntivo per lo Stato comunque sufficiente a massicci interventi di politica sociale." (fonte: <http://www.rassegna.it/articoli/2011/04/1/73015/camusso-sciopero-contro-disastro-economico>)

Noi siamo pienamente d'accordo: è ora che la crisi la paghi chi guadagna un sacco di soldi, ed è stato già per lungo tempo favorito da politiche fiscali fatte per i ricchi; fino ad oggi abbiamo infatti visto che i lavoratori dipendenti pagano le tasse tutte e con trattative alla fonte, mentre l'Italia è dominata da grandi evasori che poi magari saldano versando solo una quota del dovuto, da imprenditori a cui sono stati regalati beni e imprese pubbliche, da gente che ha esportato capitali nei paradisi fiscali per poi farli rientrare con una tassazione assolutamente ridicola.

W quindi la proposta della CGIL! Ci auguriamo però che una volta tanto questo sindacato porti avanti gli impegni

## LO SCIOPERO CUB GIORNATA DELLA COLLERA

Un'azione importante, in attesa che tutto il sindacalismo di base inizi a muoversi in maniera unitaria



Nei giorni 14 e 15 aprile 2011 ha avuto luogo lo sciopero generale promosso dalla CUB.

Le motivazioni dell'agitazione per quanto riguarda nello specifico il trasporto ferroviario erano:

"Sempre meno treni, meno biglietterie, officine, stazioni presenziate. La Cargo in liquidazione, stazioni ormai diventate supermercati dove i treni servono solo per portare i clienti, aumento dei biglietti, dei diritti di ammissione per i ferrovieri. Gli investimenti, massicci in questi anni, finiti nella quasi totalità nell'alta velocità mentre il trasporto pendolari sopravvive come può con fondi locali sempre minori grazie ai tagli del governo ma anche di regioni e comuni.

Le condizioni dei lavoratori sono sempre più disagiate. L'introduzione di IVU e dell'agente unico sono solo gli ultimi frutti di accordi con Cgil-Cisl-Uil-Fast-Ugl ed in parte OrSA che stanno sostituendo un contratto che manca da anni, che sembra sempre più una chimera senza forma ma la cui sostanza è già nei fatti. Nel mentre, la discrezionalità aziendale nell'utilizzo del personale, la continua l'espulsione di centinaia di ferrovieri, con incentivi o tramite il fondo di sostegno, rende sempre più aleatorio un servizio pubblico in attesa dell'apertura al servizio privato anche nel trasporto viaggiatori." Condividendone appieno le motivazioni, noi abbiamo sostenuto questo sciopero, contribuendo a diffonderne la notizia ed invitando all'adesione.

Questa azione non deve però rimanere isolata, ma deve avere un seguito, perché i lavoratori possano conseguire dei risultati rilevanti. Auspichiamo quindi che la CUB si coordini con le altre forze presenti nel panorama del sindacalismo di base, per costituire un fronte alternativo il più forte possibile.

La Redazione

presi, e che il tutto non si risolva invece nell'ennesima fregatura per i lavoratori e per i cittadini delle classi medie e basse, moltissime volte penalizzati da politiche fiscali e del lavoro, attuate dai governi ma con l'avallo dei sindacati confederali.

# TLN: QUALI RISCHI STANNO CORRENDO I LAVORATORI LOMBARDI?

Un gruppo di ferrovieri lombardi sta evidenziando le problematiche riguardanti la cessione da Trenitalia a TLN e, vista la passività dei sindacati, ha deciso di organizzare autonomamente una raccolta firme per chiedere il referendum su questa materia. Chi volesse aderire all'iniziativa o avere maggiori informazioni può contattare [gruppoferrovierilombardi@virgilio.it](mailto:gruppoferrovierilombardi@virgilio.it)

## LETTERA AI SINDACATI

Milano, 20.04.2011

Alle Segreterie Regionali Lombardia  
 FILT/CGIL, FIT/CISL, UILT/UIL,  
 ORSA, FAST, UGL, FAISA, Sedi;  
 RSU Lombardia Sedi

Oggetto: Richiesta Referendum

Con la presente, Vi informiamo che è in atto una raccolta firme tra tutti i ferrovieri della Direzione Regionale Passeggeri Lombardia di Trenitalia, per richiedere a tutte le OS firmatarie dell'accordo del 11/11/2009 relativo alla procedura di affitto di ramo d'azienda a TLN s.r.l., di indire un referendum tra tutti i lavoratori (iscritti e non iscritti) in merito agli accordi siglati e all'eventuale accordo di conferimento definitivo.

In particolare, i lavoratori non condividono l'opportunità di una simile operazione e nutrono forti perplessità rispetto all'andamento delle trattative, sulle quali non sono mai stati interpellati.

In sintesi riassumiamo le maggiori perplessità che emergono tra i lavoratori.

- 1) non sono chiari i motivi per la quale si ritenga necessaria la costituzione di una nuova Società per gestire il trasporto Regionale Lombardo;
- 2) dagli accordi firmati, non si evince ancora la natura societaria della nuova società dopo il conferimento definitivo. Il mantenimento di una S.r.l. sarebbe un arretramento sul piano della solidità rispetto all'attuale S.p.a.
- 3) chi mette il capitale per la costituzione della nuova società?
- 4) il conferimento del contratto di servizio per 6 anni, rinnovabile per altri 6 è una opzione non esigibile. Alla scadenza dei 6 anni la Regione potrebbe decidere di mettere a gara il servizio. Ma, allora quale vantaggio di costituire un'altra società sicuramente più debole rispetto a Trenitalia?
- 5) E se dopo i 6 anni dovesse vincere la gara un'altra società di trasporto, quali garanzie si prevedono per i lavoratori di TLN? In caso di fallimento, i lavoratori hanno la possibilità di ritornare alle società di origine?
- 6) Un lavoratore, alla fine dell'affitto del ramo d'azienda, è obbligato ad accettare la cessione o ha possibilità di essere dissenziente?
- 7) La nota a verbale delle OS tutte, in calce all'accordo del 11/11/2009, sarà recepita nell'accordo di conferimento definitivo, oppure rimarrà un desiderio delle stesse O.S.?

Nota a verbale: "Le OO.SS., ritengono che ai lavoratori di Trenitalia e di Le-NORD che transiteranno definitivamente, al termine del periodo di affitto del ramo d'azienda, a TLN, debbano essere riconosciuti ad personam i trattamenti e i diritti normativi e retributivi di cui ai rispettivi punti A) e B) del verbale di accordo del 11 novembre 2009."

Per tutte queste ragioni vi chiediamo di vincolare l'eventuale firma di accordo definitivo, al referendum confermativo da indire tra i lavoratori.

In un periodo di profonda crisi economica del nostro Paese, i lavoratori hanno diritto di essere coinvolti nelle decisioni senza essere costretti a subire le decisioni prese da organizzazioni rappresentative solo di una parte di essi. Non vogliamo trovarci come i lavoratori della Fiat ad essere interpellati quando ormai era troppo tardi.

La raccolta firma, attualmente hanno firmato circa 500 ferrovieri, proseguirà fino alla data del conferimento definitivo ed vi sarà spedita in copia.

Nell'augurarci che le nostre richieste siano accolte, porgiamo

Distinti saluti.

**Gruppo Ferrovieri Lombardi**



Giuseppe Biesuz (d.g. del gruppo Fnm, a sin. con il logo Fs) e Vincenzo Soprano (attuale a.d. di Trenitalia, con il logo Fnm)

## MODULO PER LA RACCOLTA FIRME IO NON SONO D' ACCORDO!

Siamo sicuri che TLN sia la via giusta? Le due cose positive per tale trasformazione sarebbero dovute essere:

1) Il superamento delle gare con l'affidamento diretto alla Regione del Trasporto Regionale FS

2) l'inquadramento nel contratto delle AF. Due condizioni che in realtà non ci sono, in quanto dopo i 6 anni, la Regione potrebbe decidere di mettere il trasporto Lombardo a gara, ma soprattutto sta già pensando essa stessa attraverso TLN di porsi come possibile concorrente e quindi di partecipare a gare in altre regioni!

Per fare questo ha bisogno di un contratto snello e meno vincolante di quello delle attività ferroviarie. Ma, se dobbiamo partecipare comunque alle gare, allora non è meglio farlo come Trenitalia? A questo punto qual è il vantaggio di passare da una azienda di Stato ad un'azienda Regionale con il rischio, tra l'altro, che questa venga sciolta successivamente in una privata?

Perché regalare il più grosso patrimonio di trasporto Regionale italiano a dei privati futuri? Qualcuno ci ha mai chiesto se i lavoratori di Trenitalia lombardi sono d'accordo?

**IO NON SONO D'ACCORDO.**

Chiediamo ai sindacati di indire un Referendum tra i lavoratori.

Non possiamo trovarci domani a fare come i lavoratori della Fiat, costretti a svendere i diritti per conservare il posto di lavoro. Prevenire è meglio che curare.

Nome	Cognome	Qualifica	Settore	Firma

**FONDO** di C. Curcio (NA)

# FERROVIERI IN ESTINZIONE!

I ferrovieri sono da un po' di tempo costantemente obbligati a sopportare accordi che i sindacati hanno firmato. Anche la firma dell'accordo sul <Fondo di Sostegno> nel bel mezzo di un rinnovo contrattuale sembra una vera e propria "beffa". Del resto se la logica è quella che vede l'azienda fare e disfare le regole a proprio piacimento ed i sindacati continuare a sottoscrivere accordi favorevoli all'azienda non bisogna meravigliarsi né del declino che ci attraversa né del continuo peggioramento delle condizioni di lavoro in cui ci si trova ad operare. Un paio di considerazioni è d'obbligo fare: la prima è che l'azienda sta attuando una deregolamentazione senza precedenti, con un abbassamento del costo del lavoro; la seconda è che il sindacato si sta comportando come una figura ambigua poiché sembra facilitare le cose più all'azienda che ai lavoratori, forse per trovare un suo ruolo nelle concertazioni. L'azienda FS pertanto sta operando da anni una forte riduzione dei livelli occupazionali, circa 150.000 addetti negli ultimi 25 anni, con un conseguente aggravio dei carichi di lavoro per chi resta. Questo è un dato di fatto, ma l'aspetto più grave è che il <Fondo> è sancito da un accordo nazionale, che permette di mandare fuori più lavoratori possibili, ignorando quindi le inevitabili conseguenze destinate a ricadere su tutti coloro che restano. Questo non è stato un accordo per una nuova riorganizzazione, ma l'ennesima individuazione di addetti in esubero, ossia l'affermazione del principio che con l'accordo tra sindacati ed azienda si possano mandare via molti lavoratori a prescindere dalle reali esigenze produttive. Si è creato un esubero di massa che viene mostrato come una <manna> caduta dal cielo per chi va via, ma che sarà sicuramente un <osso duro da rosicchiare> per coloro che resteranno. Il Polifunzionale, l'agente solo, la chiusura di molti impianti, la riduzione dei treni destinati al trasporto universale sono aspetti di questo fenomeno.

Insomma si chiede più produttività ai lavoratori a costo zero senza riuscire a risolvere problematiche sul trasporto merci pubblico su rotaia ormai ridotto al lumicino, peggiorato in Italia, più di ogni altra parte, dall'introduzioni delle liberalizzazioni e privatizzazioni ormai accettate da tutti gli addetti ai lavori.

Bisogna correre ai ripari, riconquistare i diritti perduti ed allontanare quelle voci striscianti che promettono la stabilità del lavoro a condizione che si accettino condizioni sempre peggiori.

Dalla firma del 15 05 2009, in questa fase l'utilizzo delle prestazioni straordinarie del Fondo di Sostegno è stato progettato per lecedenze dovute a:

1. chiusura impianti: Navigazione Civitavecchia, I.M.Ciclica S.Nicola di Melfi, I.M.Ciclica Catania
2. minore esigenze nelle attività tecnico-

3. amministrative del gruppo FS
3. sopraggiunta inidoneità alle attività di sicurezza e conseguente problematica proficua ricollocazione del personale del gruppo FS
4. riduzione del traffico merci per tutto il personale della divisione Cargo

In tutte le Aree ed in tutti i settori su richiesta aziendale le Parti hanno concordato un modello organizzativo che comportava un numero complessivo di lavoratori eccedentari che potevano accedere al Fondo Straordinario in questo caso solo su base volontaria. Tutti i verbali di accordo sono passati al vaglio del Comitato Amministrativo Fondo di Sostegno Ferrovie che in due sedute del 15 e 28 Febbraio 2011 ha approvato i progetti per la fuoriuscita dei ferrovieri dal mondo del lavoro. Per non scendere nei particolari territoriali il totale dei lavoratori interessati al momento delle delibere è stato di 2140 unità così suddiviso:



- Trenitalia:
  1. Passeggeri N/I 142 unità;
  2. Passeggeri Regionale 212 unità;
  3. Corporate 142 unità;
  4. Direzione tecnica 35 unità;
  5. Cargo 851 unità;
- RFI: 644 unità;
- Ferrovie dello Stato: 41 unità;
- Ferservizi: 73 unità.

Ricordiamo che la durata del Fondo è stata fissata in 10 anni dalla data di entrata in vigore del decreto di recepimento (25 06 2010), quindi sono possibili altre fuoriuscite del personale possono concretizzarsi nei prossimi mesi o anni.

## SICUREZZA

# BUGIE AD ALTA VELOCITÀ

Quale verità per la sicurezza delle gallerie AV tra Firenze e Bologna?

Ai lavoratori hanno detto che non si trattava di un'esercitazione di sicurezza, all'opinione pubblica che LA SIMULAZIONE ANTINCENDIO ha funzionato perfettamente.

**Una pietosa bugia per tenere lontani i rappresentanti dei lavoratori dalla verifica delle procedure di sicurezza nelle gallerie?**

La versione data agli RLS:

"non è da intendersi come esercitazione di evacuazione, come si evince (...) dalla mancata richiesta d'intervento di organizzazioni esterne quali il 118, i vigili del fuoco e le prefetture"



Nella versione data agli organi di stampa il Gruppo FS afferma che:

"Lo scenario dell'esercitazione prevedeva lo sviluppo di un principio di incendio su un Frecciarossa, con a bordo viaggiatori figuranti, (...) iniziava l'evacuazione dei passeggeri e contemporaneamente (...) il principio di incendio domato e un treno soccorritore, partito da Bologna, raggiungeva il Frecciarossa, ormai vuoto, lo agganciava e provvedeva a condurlo fuori dalla galleria."

Adirittura coinvolgendo le autorità pubbliche...

"La simulazione fa parte delle attività previste per mantenere elevati gli standard di sicurezza, testando le operazioni di primo intervento. Particolare attenzione è stata posta alla verifica delle procedure interne di gestione delle emergenze e delle attività di coordinamento con gli organi di soccorso pubblico."

**Riteniamo ci siano le condizioni per un'intervento delle autorità preposte per fare chiarezza su ciò che è avvenuto**

**CON LA SICUREZZA IN GALLERIA NON SI SCHERZA!**

La Redazione

LE MANI SUL PORTAFOGLIO di G. Cardinale (BO)

# LA PROPOSTA PADRONALE SULLA STRUTTURA DELLA RETRIBUZIONE

Cominciano a palesarsi alcune intenzioni delle parti datoriali ma dietro l'angolo un contratto privo di piattaforme rivendicative e di cui i lavoratori vengono ancora informati poco o nulla

La situazione sul fronte del rinnovo contrattuale presenta aspetti di grave criticità sia per il Personale di Macchina che per l'intera categoria dei ferrovieri. Il documento presentato il 15/3/2011 da Agens/Federtrasporto sul tema del nuovo inquadramento retributivo è un chiaro esempio di questo attacco verso i lavoratori, in quanto mira a consolidare al livello peggiore possibile le nostre condizioni normative e salariali, con la scusa di rendere il nuovo contratto delle Attività Ferroviarie "appetibile" alle imprese attualmente non aderenti.

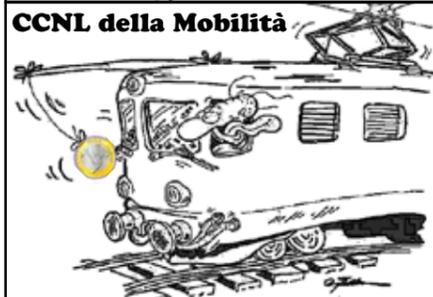
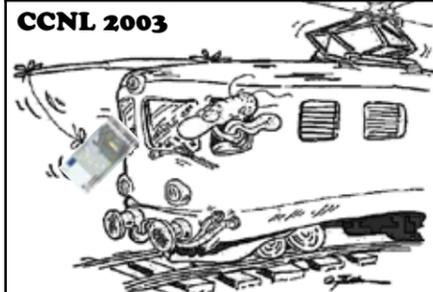
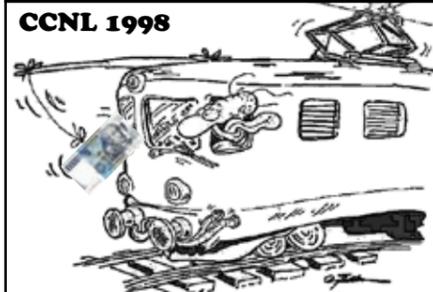
Vediamo in sintesi la proposta delle parti datoriali:

- definizione di nuovi minimi contrattuali collegati ai 7 nuovi livelli della scala classificatoria ed alle relative 15 posizioni retributive. Particolarmente grave ci pare il dislivello che si verrebbe a creare fra i neo assunti, che in pratica non raggiungerebbero mai più la posizione retributiva di chi si trova già in azienda al momento dell'entrata in vigore di tali provvedimenti.
- Eliminazione del Salario professionale mantenendo l'importo salariale sotto forma di un assegno "ad personam" ma solo per i lavoratori già in forza alla data del nuovo CCNL. Una voce importante della nostra retribuzione che quantifica economicamente le differenti professionalità verrebbe abolita appiattendolo le differenze fra le varie categorie.
- Eliminazione dell'EDR 2008 anche in questo caso recuperando l'importo sotto forma di assegno "ad personam". Viene da chiedersi però cosa ne sarebbe di queste "personalizzazioni" della retribuzione nel caso di cessione di ramo d'azienda qualora l'impresa di destinazione adottasse un differente contratto. Quelle "ad personam" sembrano essere elementi molto volatili in quei casi.
- Ridefinizione degli aumenti periodici di anzianità.
- Eliminazione dello straordinario per tutti i Quadri.
- Indennità di funzione che rimarrebbe solo per i Quadri.
- Semplificazione delle voci retributive (dove c'è una semplificazione spesso c'è anche una fregatura), citiamo 2 esempi:
  1. nuova disciplina di fruizione dei pasti... i "pasti aziendali" del CCNL del 2003, nate dalle ceneri del *defunto diritto al pasto*, verrebbero così ulteriormente ridimensionati. Torneremo alla gavetta portata da casa?
  2. Un'altra delle semplificazioni più significative sarebbe l'abolizione di voci

come la condotta, la scorta, il lavoro notturno che verrebbero sostituite da una "diaria differenziata per tipologia di business"... a parte il fatto che bisognerebbe spiegare cosa s'intende per tipologia di business (vorrebbero forse propinarci che i macchinisti dovrebbero guadagnare in base al tipo di treno?) ma è fondamentale considerare che la diaria è esente da contributi e ritenute fiscali, il che vuol dire che ai fini pensionistici questa operazione ci svantaggerebbe non poco.

Speriamo che queste rimangano solo proposte e che nessun sindacato accetti di trascinare i lavoratori in queste trappole ma, le firme a perdere degli ultimi anni non lasciano sperare nulla di buono. La pratica del dumping contrattuale adottata in tutte le Imprese concorrenti di Trenitalia non deve essere la scusante per consentire forzature portate avanti con la politica della "riduzione del danno" o dei "fatti compiuti" che portano solo a concertazioni al ribasso ai danni dei lavoratori. Senza dubbio un atteggiamento aggressivo delle parti datoriali, a cui si contrappone una colpevole passività sindacale (con poche eccezioni) ma contro la quale è in-

## Trova le differenze



dispensabile mantenere la massima unità possibile fra tutti i macchinisti e i ferrovieri... a qualsiasi Società ferroviaria appartenano.

LAVORI USURANTI di L. Ciriello (BO)

## UN'INACCETTABILE DISCRIMINAZIONE

Il 13 aprile 2011 è stato approvato il Ddl riguardante i lavori usuranti. Fra i soggetti destinatari ci sono:

- I **lavoratori turnisti** che svolgono **lavoro notturno** (almeno tre ore tra mezzanotte e le cinque tutto l'anno o almeno sei ore comprendenti la fascia 0-5 per almeno 64-78 notti;
- I **conduttori di veicoli di capienza complessiva non inferiore a 9 posti**, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.



Per i pensionati entro il 31/12/2017: Occorre avere svolto attività usuranti per un periodo di tempo pari ad almeno sette anni negli ultimi dieci anni di attività lavorativa;  
Per i pensionati dal 1° gennaio 2018: Occorre avere svolto attività usuranti per un periodo di tempo pari alla metà della vita lavorativa complessiva.

I **BENEFICI PENSIONISTICI** - (restando il requisito minimo contributivo dei 35 anni), consistono nella riduzione dei requisiti (età anagrafica / somma età anagrafica e anzianità contributiva) per l'accesso al pensionamento di anzianità fino ad un massimo di 3 anni.  
Per i turnisti con 64-71 notti il beneficio anagrafico sarà di un anno e di due anni con 72-77 e di tre anni superando le 78 notti/anno  
Maturando i requisiti entro il 31 dicembre 2011, le domande vanno presentate entro il 30 settembre dal 2012 invece entro il 1° marzo dell'anno in cui si raggiungono i requisiti.

Che una legge riconosca che ci sono dei lavori usuranti è di per sé un fatto positivo ma **non possiamo proprio accettare la discriminazione ai danni dei macchinisti della cargo che sono esclusi perché trasportano merci e non persone.**



SUGGERIMENTI LETTERARIE di M. Olivieri (GE)

## MA LASCEREI IL MIO AMOR SOLO A SOFFRIRE

Intro:

*Stanco, alla morte domando la pace  
Vedo il merito viver da mendico,  
E sguazzare nel lusso l'incapace,  
E rimnegare il più Fedele amico,  
E grandi onori ai Disonesti dare,  
E Vergine Virtù prostituita,  
E Artigiani perfetti diffamare,  
E Forza, da impotenti sminuita,  
E Arte dal potere silenziata,  
E Stupidi dettar legge all'ingegno,  
E ogni Verità manipolata,  
E il Degno servitore dell'indegno.  
Ecco, per questo che vorrei morire,  
ma lascerei il mio amor solo a soffrire.  
(Da Macbeth di Shakespeare - Sonetto 66)*

Questo sonetto a una prima lettura trasmette una forte amarezza, ma in realtà è una straordinaria dichiarazione d'intenti. Un invito a lottare e a non rassegnarsi. Lottare non è un mero esercizio di stile, è alla base del vivere sociale. Deve essere come la goccia che scava la pietra. Deve ricordarci che siamo cittadini e non servi.

Regole

Chi gioca a carte avrà ben presente che alla base di qualsiasi gioco ci stanno le regole e nella sua vita di giocatore avrà sicuramente trovato chi a queste regole non vuole sottostare. Non credo ci siano dubbi su chi siano i bari nel gioco della ferrovia. Ultimamente però è di moda incolpare chi pretende il rispetto delle regole invece del baro. E che forse delle zoccole sarebbero più idonee a raggiungere un obiettivo. Ma le zoccole sono zoccole. Sempre.

Zoccole e Puttane

La zoccola è amica di tutti. Ma tradisce, bacia qualcuno facendo piedino a qualcun'altro. Mente usando il pettegolezzo come arma. È collusa con il sistema. Si na-

sconde dietro un perbenismo di facciata ma in realtà sguazza nella merda. Almeno fosse una puttana. La puttana è più onesta, mette in mostra ciò che vende e lo vende in pubblico.

Critica

La critica fine a se stessa non porta a niente. Non è lottare. La critica è doverosa, ma se non è seguita dalla proposta è solo puro qualunquismo. Ignorare l'aspetto politico del vivere in società, auto assolvendosi con il classico "tanto sono tutti uguali", manifesta soltanto la miope aspirazione di perseguire i propri comodi. Sarebbe meglio partecipare e lottare anziché atteggiarsi a persone prudenti per nascondere la propria pavidità. L'Italia ha la maledizione della pavidità mascherata da prudenza.

Pavidità

Con l'estensione dell'AS anche sulle Wp spinte da mezzi pesanti una sola domanda assilla il PdM: il sindacato non fa niente? Ricordo, a chi non c'era, che l'OrSA l'ha detto a giugno 2009 cosa fare: rifiutarsi di andare ad AS. I colleghi che seguirono l'indicazione non furono pochi ma avrebbero dovuto essere molti di più. Ora proprio quelli che allora non fecero niente chiedono: che si fa? Semplice, l'iniziativa contro l'AS non è scaduta come una mozzarella, quindi dotatevi di m40 e cominciate a rifiutare l'AS. Quelli che l'hanno già rifiutato non possono più farlo perché hanno sul groppone vari giorni di sospensione cadauno e aspettano che la causa arrivi in tribunale a Roma.

Tutela

*Prima di tutto vennero a prendere gli zingari  
e fui contento, perché rubacchiavano.  
Poi vennero a prendere gli ebrei*

*e stetti zitto, perché mi stavano antipatici.  
Poi vennero a prendere gli omosessuali,  
e fui sollevato, perché mi erano fastidiosi.  
Poi vennero a prendere i comunisti,  
e io non dissi niente, perché non ero comunista.  
Un giorno vennero a prendere me,  
e non c'era rimasto nessuno a protestare.  
(di Bertold Brecht)*

Gli ignavi

"L'esempio tipico di ignavia è data da quegli angeli che quando Lucifero si ribellò contro il potere di Dio, non assunsero alcuna posizione, furono neutrali, non volevano scontentare nessuno, stavano in attesa degli eventi per poi magari schierarsi a favore del vincitore. Queste anime sono condannate in modo spietato per la loro viltà, non sono accolte neanche all'inferno. Tanto disprezzo si spiega perché la scelta fra Bene e Male deve obbligatoriamente essere fatta, secondo la religione cattolica. Dal punto di vista sociale, inoltre, nel Medio Evo lo schieramento politico e la vita attiva all'interno del Comune erano considerate tappe fondamentali ed inevitabili nella vita di un cittadino. Se l'uomo è un essere sociale, chi si sottrae ai suoi doveri verso la società non è degno, secondo la riflessione dantesca, di stima ed ammirazione".

31

*E io ch'avea d'error la testa cinta,  
dissi: "Maestro, che è quel ch'i' odo?  
e che gent'è che par nel duol sì vinta?"*

34

*Ed elli a me: "Questo misero modo  
tengon l'anime triste di coloro  
che visser senza 'nfamia e senza lodo.*

37

*Mischiate sono a quel cattivo coro  
de li angeli che non furon ribelli  
né fur fedeli a Dio, ma per sé fuoro.*

49

*Fama di loro il mondo esser non lassa;  
misericordia e giustizia li sdegna:  
non ragioniam di lor, ma guarda e passa"  
(Dante Alighieri)*

Dedica (gli interessati capiranno)

*"Non è male, forse, per il nostro paese, che, lontana dal tumulto assordante prodotto dal clamore dei partiti, sussista ancora una libera tribuna dove, senza presunzione e senza paura, l'indipendenza intellettuale possa recare la propria testimonianza. Non è male che la libertà si eserciti ancora per un po' di tempo, anche se controcorrente. Nel secolo della menzogna, la franchezza più scomposta è comunque preferibile alla macchinazione più raffinata. Perlomeno, qui, riusciamo ancora a respirare e a sperare, per quanto il nostro sforzo possa sembrare solitario. Ecco le nostre ragioni. Oggi come ieri, lontano dagli stravolgimenti dell'entusiasmo e dell'odio, per gli amici del COMU il compito è sempre quello di mantenere in vita le ragioni di questa fragile speranza". (Albert Camus)*

**UNITI SI VINCE**

REGOLAMENTI di M. Pirazzini (BO)

# LA CONOSCENZA DELLA LINEA

Un quesito giunto in redazione ci offre lo spunto per una discussione ampia su un argomento caro al Macchinista. Ringraziamo il collega Pirazzini per l'ottimo contributo.

Difficile è sintetizzare in poche righe il problema "conoscenza della linea". Ci proverò ugualmente, procedendo per punti.

Il quadro normativo attuale è nella C.C.S.10 del 24/09/2002 che ha recepito i contenuti della Disp.17/2000 della Divisione Infrastruttura.

L'obiettivo della CCS 10 è "normare" una situazione per il mantenimenti del Certificato di Sicurezza di Trenitalia e il principio della "conoscenza della linea" è contenuto ai punti 5.1, 5.3, 5.4 e 5.5.

Il punto 5.1 stabilisce lo STANDARD di conoscenza della linea che si concretizza percorrendo la linea 2 volte per ogni senso di marcia, da 2° agente, oppure con scorta dell'istruttore (sub 5.1.1). Recepto lo standard, si considerano acquisite la conoscenza dei nodi e delle linee affiancate relative. (sub 5.1.2).

Lo standard decade o dopo 6 mesi dall'aver percorso il tratto oppure 12 mesi in caso di servizi con ciclicità annuale (sub 5.1.3).

Sia in fase di prima certificazione sia in attesa che Servizi Amministrativi di Metropoli S.p.A. attivi un'apposita banca dati (ad oggi MAI attivata) ogni agente si "certifica" fermo restando i limiti temporali previsti di 6 o 12 mesi. (sub 5.1.5 e 5.1.6) oltre i quali lo standard decade.

Il punto 5.3 stabilisce che il ripristino delle competenze deve essere eseguito per garantire il rispetto dello standard come al 5.1.1.

Al punto 5.4, inerente l'utilizzazione del personale si precisa che: negli equipaggi con 2 agenti la COPPIA deve avere nel complesso il requisito di conoscenza della linea purché entrambi siano primi agenti. In caso contrario occorre che il primo agente sia formato. (sub 5.4.1).

Per i servizi ad A.U./A.S. è ovvio che il macch. deve essere in possesso del requisito (sub 5.4.2).

Senza i requisiti previsti al sub 5.1.1 il personale non può essere utilizzato, ad eccezione delle cause accidentali (sub 5.4.3) dove, se non è possibile sostituire il personale con altro formato, si può derogare dal 5.1.1. In questo frangente è ammesso derogare anche per i servizi ad A.U./A.S., purché il Macchinista venga affiancato da altro agente abilitato al freno, ai segnali e alla lettura dell'Orario di Servizio.

A questo punto occorre stilare una serie di considerazioni. La conoscenza della linea da percorrere ha sempre costituito, per il Personale di Macchina, un fattore importante nello svolgimento del proprio lavoro.

Si può anzi affermare che un tempo la conoscenza della linea diveniva determinante per "fare il treno" (nel senso più "macchinistico" del termine) dato che questa, unita alla capillare conoscenza del mezzo

**Gentile redazione buongiorno, il mio quesito è questo: debbo io macchinista per poter percorrere un tratto di linea affiancata avere acquisito prima la conoscenza linea di quest'ultima? Come debbo regolarsi se ancora non ne sono in possesso. Ho questo dubbio anche se so perfettamente quello che recita il regolamento per le linee affiancate ma non menziona la conoscenza linea. Grazie.**

**Macch. Libero Formichella (NA)**

da condurre poteva decidere le sorti del "servizio": un'errata valutazione in questo senso poteva produrre sorti infauste ed il termine "Maestro" (prima e ancor più che "Meccanico") non ha mai così felicemente sintetizzato tutto questo patrimonio di conoscenza di cui i nostri "nonni" erano tanto fieri.

Ma è possibile che prima della CCS del 2002 che pare al profano così sibillina nei termini e nei contenuti nessuno si sia mai preoccupato?

Prima della Disp.17 del 16/06/2000, era in vigore (ma sarebbe meglio dire dormiva impolverata in un cassetto) la TV.4.11/400.24 del 13/08/1965. Questa circolare, che in un unico foglio e per soli 4 punti sintetizzava e "risolveva" il problema, era tra le tante del mitico "libro azzurro". Giova citarla quasi per intero:

**OGGETTO: Servizio di pilota a treni condotti da P.D.M. non pratico della linea.**

**In risposta a taluni quesiti posti circa il servizio di pilota ai treni condotti da P.D.M. non pratico della linea e a maggior chiarimento delle disposizioni vigenti si riepilogano nella presente le disposizioni emanate sull'argomento:**

**1)La presenza del PILOTA sui treni in questione serve ad assicurare la REGOLARITA' DEL SERVIZIO, che si concreta nel rispetto dell'orario e dei servizi affidati al treno stesso, in qualsiasi circostanza; ESSA NON E' NECESSARIA PER LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO, FONDATA SUL REGOLARE RISPETTO DELLE NORME RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI E DELLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NELL'ORARIO DI SERVIZIO E DI QUELLE COMUNICATE AL P.D.M.. E' ovvio che il pilota non occorre quando almeno uno dei due agenti di macchina (macchinista od aiuto macchinista di nomina) ha sufficiente**

pratica della linea.

**2)E' facoltà Discrezionale delle Divisioni Materiale e Trazione stabilire per quali servizi il P.d.M. non pratico della linea deve essere affiancato dal "pilota".**

**3)Quando il servizio di pilota è affidato ad un agente della trazione, è sufficiente che sia un AIUTO MACCHINISTA DI NOMINA.**

**4)In determinati casi (es. interruzioni di linea e istradamento del treno su altro itinerario), per indisponibilità agenti della "Trazione, le mansioni di pilota possono essere disimpegnate da altro agente dell'esercizio (es. conduttore, capo treno, cantoniere (operaio del lavoro, ndr), sorvegliante (capo tecnico, ndr)) pratico della linea che sia capace di AIUTARE il personale di condotta nell'individuazione dei punti caratteristici della linea e delle stazioni.**



Da allora tante cose sono cambiate: siamo nel libero mercato della concorrenza su ferro, gli aiuti macchinisti non esistono più, il Personale di Macchina è nel frattempo divenuto "di Condotta", il Macchinista è divenuto "guidatore" e da Meccanico è un consulatore di GDA o utente dell'"Help desk" o ha bisogno della rassicurante voce dell'angelo custode - "professional".

I tomi regolamentari larvano sempre più su scaffali o in borse a gonfiarsi di PEIF, NEIF, DEIF, CCS, NPC e altre "leggine" che ne sminuiscono i contenuti e la credibilità e li fanno sempre più assomigliare ai pericolosi e inaccessibili testi della biblioteca della famosa abbazia descritta da Eco.

Peccato che, mentre questi ultimi si gonfiano, parimenti dimagrirà sempre più la professionalità e, con lei, il presupposto di un "netto a pagare" che non potrà non tenere conto di questa involuzione.

E ora, al fresco dell'aria condizionata della cabina di guida (quando funziona) e la serenità generata dalla certezza che mi posso medicare utilizzando il presidio di pronto soccorso, ognuno tragga le sue conclusioni...

Un grazie di cuore alla Redazione di "Ancora in Marcia" che ha dato voce anche a un "euroscettico", dimostrando grande sensibilità verso il pluralismo di opinione.

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO di S. Letizia (TS)

# RIFLESSIONI DI UN MACCHINISTA

Un collega ci invia le sue considerazioni su alcune problematiche che ci riguardano da vicino, integrandole a quelle di altri colleghi, che vorrebbero realizzare un confronto utile per un "agire sociale"

Da un po' di tempo a questa parte percepisco in maniera sempre più evidente il malcontento dei lavoratori, riguardo alle politiche aziendali e alle scelte sindacali, in tema di riorganizzazione del lavoro. Contrariamente a quanto avveniva in anni passati, quando le aziende procedevano in ristrutturazioni aziendali verso settori più redditizi con ricadute negative sui lavoratori, il sindacato organizzava territorialmente o localmente azioni di mobilitazioni tramite forme di democrazia dal basso e azioni di contrasto, centralmente elaborava una strategia e un piano di riforme, rivendicazioni salariali e normative, che tenevano conto delle esigenze e dei bisogni sociali.

Tale organizzazione permetteva loro di essere riconosciuti "credibili" dinanzi alle controparti e di far pendere l'ago della bilancia dalla propria parte.

Oggi tale aspettativa non è più credibile, dice l'azienda, quasi si trattasse di un strano capriccio della storia, poiché ci troviamo, lavoratori e aziende, ad essere in "guerra" contro le altre imprese ferroviarie.

Non è più tempo di scaramucce o di rivendi-

cazioni, continua a ripeterci, giacché la buona riuscita del servizio e del lavoro dipende da tutti! Ma lo scopo è quello di far vivere il rapporto, tra prestatore d'opera e datore di lavoro come dedizione totale verso una causa: quella aziendale!

E così a colpi di aziendalismo e di retorica, ci troviamo, come travolti da un infausto destino, a lavorare 10h al dì, da soli o (mal) accompagnati e flessibilizzati! Ma i fatti sono ostinati e con loro bisogna fare i conti!

E dinanzi a questi fatti e al malcontento dei lavoratori, quali sono state le azioni intraprese dalle OO.SS? Molte di esse hanno "valutato" che il miglior modo di rappresen-

tare le esigenze dei lavoratori, tenuto conto della realtà del mondo del lavoro, fosse di firmare accordi capestro, nonché di accettare politiche di risanamento aziendali che sono in contrasto sia con le politiche dei redditi che con le forme di partecipazioni dal basso. Le burocrazie sindacali si auto-rappresentano, spacciano di avere l'appoggio incondizionato della base, così facendo creano, invece, un vuoto e una deriva della rappresentanza. Ma c'è dell'altro che pesa sulle scelte azien-



## THYSSENKRUPP: «FU OMICIDIO VOLONTARIO»

Il 16/04/2011 il tribunale di Torino ha emesso la sentenza per il rogo del 6 dicembre 2007 all'acciaiera Thyssenkrupp, in cui persero la vita sette operai.

Da subito furono dimostrate le gravissime carenze agli impianti di sicurezza e la volontà aziendale di non investire risorse economica per l'antifortunistica, vista la programmata chiusura, in tempi brevi, dello stabilimento torinese.

I giudici torinesi, accogliendo le tesi del P.M. Guariniello, hanno equiparato la morte degli operai ad un omicidio volontario e riconosciuto l'ad della Thyssenkrupp Herald Espenhahn colpevole di omicidio volontario doloso, condannandolo a 16 anni di carcere, essendo egli stato consapevole del rischio mortale a cui erano sottoposti gli operai per le omesse sicurezze; omissioni imposte dalla dirigenza aziendale solo per un risparmio economico.



Nel rogo del dicembre 2007 hanno perso la vita Giuseppe Demasi, Angelo Laurino, Roberto Scola, Rosario Rodinò, Rocco Marzo, Bruno Santino, Antonio Schiavone. Le loro foto sono state esposte in aula



Questa sentenza inverte la tendenza negativa, che ha quasi sempre visto come unica causa dell'incidente "l'errore umano" commesso dall'infortunato, a maggior ragione se costui fosse morto e nell'impossibilità di difendersi.

Questa sentenza, in un Paese (l'Italia) col più alto tasso europeo d'infortuni mortali, sancisce la vittoria della civiltà del diritto sul barbaro profitto; è anche il giusto premio a tutti coloro (RLS in testa) che si battono quotidianamente per la sicurezza sui posti di lavoro.

dali e sindacali, ovvero le direttive europee e le politiche dei governi per quanto riguarda il processo di liberalizzazione. Tale processo avrebbe il merito di favorire maggior investimenti (p.es.: € 650 mln di investimenti privati - NTV - a fronte di una spesa pubblica di € 40mln<sup>1</sup> per la TAV), aumento dell'offerta dei servizi con ricadute positive sulle tariffe<sup>2</sup>, miglior servizio al cliente.

Ma i fatti stanno a dimostrare che le tariffe sono aumentate<sup>3</sup>, il trasporto merci in molte realtà è calato<sup>4</sup> e la delega dei governi alle regioni ha spinto quest'ultime a indire gare d'appalto e consorzi per il trasporto locale, con grave perdite dal punto di vista della normativa del lavoro!

La partita più grossa si gioca sull'aumento della produttività del lavoro.

Il senso comune di chi lavora è portato a considerarla come sinonimo di "buona organizzazione", cioè come un dovere e un impegno morale. Ma è proprio così?

La produttività sociale del lavoro è data da alcune circostanze, quali: l'abilità e la professionalità del lavoratore, il grado di sviluppo e di applicabilità tecnologica, oltre alle condizioni naturali.

Da ciò si evince che "solo" la conoscenza e l'abilità del lavoratore è in grado di porre in relazione tali fattori per aumentare la produttività! Ma le condizioni a cui devono sottostare i lavoratori per determinarla sono sotto gli occhi di tutti: più intensità (ritmi di lavoro), più condensazione (saturazione orario di lavoro), meno tempi morti e spostamenti in vettura, aumento della giornata lavorativa e meno personale (Fondo Pensione)!

Ritengo che il passo successivo sia di "tradurre" il malcontento in un linguaggio decifrabile e intellegibile, cioè nel riconoscersi in una qualche piattaforma di valori e di scelte. Non è facile, occorre, a mio modesto avviso, il contributo di tutti per avere una visione d'insieme, sacrificare un po' di tempo libero al servizio della causa, uscire dagli steccati in cui ci hanno imprigionato, mettere in campo forme di protesta, ricostruire un'autonomia che esorti il sindacato a tornare nei luoghi di rappresentanza, non come momento di elogio delle sue "salvifiche" proposte, ma come terreno di confronto e di critica!

Dobbiamo opporre al pessimismo che ci intorpidisce le menti, un "ottimismo della volontà", cioè ricostruire quello spirito che ci ha finora legati in quanto "categoria", che con la professionalità con cui ci siamo contraddistinti ha portato a migliorare il lavoro e noi stessi!

1 Il Sole 24ore - VISTI DA LONTANO / Alta velocità, i treni futuristi Ntv fanno sognare gli inglesi  
2 Altroconsumo - Nuove tariffe Trenitalia: aumenti fino al 30%  
3 Altroconsumo - La tratta dei pendolari  
4 Trasporto europea - Concorrenza ferroviaria su binario morto?

REFERENDUM di R. Smaldone (TO)

# PERICOLI... GLOBALI

Da Seveso a Chernobyl, fino a Fukushima: storia di disastri colposi! L'importanza dei referendum di Giugno

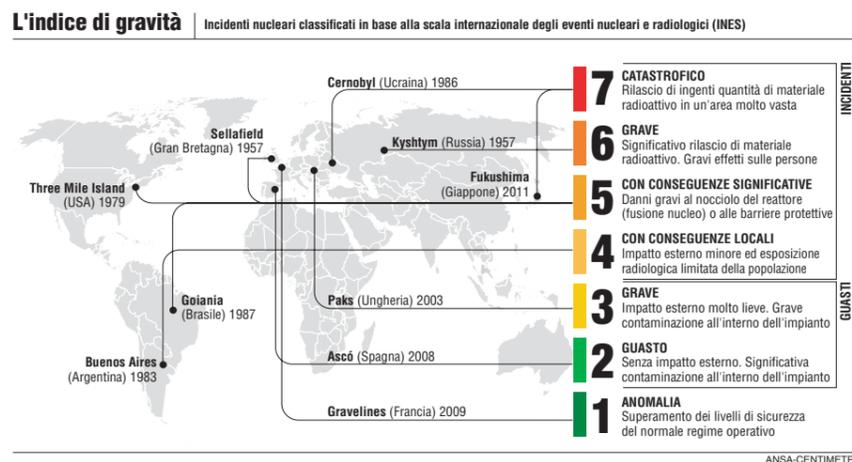
La produzione industriale mondiale, in nome del profitto economico, ha prodotto catastrofi ambientali. Anche nel virtuoso Giappone, l'emblematica diligenza nipponica, applicata nelle costruzioni immobiliari e nucleari, è stata vanificata dall'apocalittico e stavolta imprevedibile terremoto del 11 marzo, seguito da un'immemorabile distruttivo tsunami (28 mila morti e danni incalcolabili a strutture pubbliche, produttive e sociali). La centrale nucleare di Fukushima ha subito danni tali da costituire un pericolo planetario, a causa delle fughe radioattive. La radioattività è risultata 3.335 volte superiore alla norma nel raggio di diversi chilometri di distanza dalla centrale, obbligando l'esodo forzato di tutta la popolazione nel raggio di cinquanta chilometri. Le assicurazioni, nei primi giorni della catastrofe, date dalla ditta privata Tepco, gestrice dell'impianto, sono gradualmente state smentite dai fatti. Tuttora è sconosciuta (o forse taciuta) l'entità dei danni ambientali sia a livello locale che planetario. Sono, persino, considerate insicure dagli esperti le cosiddette centrali di terza generazione; figuriamoci quelle costruite da ditte molto "parsimoniose" nell'utilizzo del cemento ed in odore di mafia (vedi l'aquilana Casa dello studente) In Italia, il governo Berlusconi ha fermato per un anno la realizzazione del nucleare, più per scelta antireferendum che per approfondimento degli studi progettuali. Sta, però, ostacolando la diffusione della produzione d'energia pulita (eolica, idroelettrica, solare, biologica, etc.), a vantaggio dell'energia prodotta dai derivati del petrolio o dal nucleare. Le cordate imprenditoriali petrolifere e nucleari sono smaniose di fare profitti, incuranti dei guasti ambientali provocati dall'utilizzo del petrolio (inquinamento con vari composti cancerogeni) e dell'uranio (pericolo radioattività e scorie da smaltire). **La privatizzazione dell'acqua** è un altro argomento referendario molto sentito. In alcune realtà italiane la privatizzazione delle aziende municipalizzate dell'acqua ha solo portato aumenti vertiginosi dei prezzi, senza alcuna manutenzione degli acquedotti "colabrodo" (perdite del 30-40% dell'acqua immessa). In una democrazia, infine, la legge è uguale per tutti!! In una vera democrazia, però, il potente ha meno diritti del cittadino comune, perché egli è obbligato a dare il BUON ESEMPIO. Non è accettabile che un eletto alla gestione della Nazione si senta investito d'un potere assoluto. Non gli è neppure concesso il vilipendio, l'insulto, il gettare discredito su altri apparati dello Stato. Ci sono, a livello governativo, molti individui che accusano settori della Magistratura italiana di complottare disonestamente contro l'attuale classe

governativa. Occorre ricordare che, in base alle leggi vigenti, delinquono coloro che hanno prove di qualsiasi reato e non le forniscono all'Autorità Giudiziaria (omissione e favoreggiamento). Delinquono ugualmente coloro che accusano ingiustamente e/o senza prove altre persone fisiche o giuridiche (calunnia). **Chi vuole capire, capisca! Votare contro la gestione malaffaristica privata, contro le centrali nucleari in Italia e nel Mon-**



I resti del reattore 3 della centrale di Fukushima

**do, contro i privilegi della Casta (legittimo impedimento) servirà a restituire il potere decisionale all'unico vero sovrano: il popolo!**



CONTRO LA GUERRA IN LIBIA di L. Mobilio e A. Acierio (NA)

## MANIFESTAZIONE NAZIONALE A NAPOLI

Si è svolta a Napoli la prima manifestazione contro la guerra in Libia con corteo partito dal piazzale Tecchio, adiacente la stazione di Napoli Campi Flegrei, per concludersi a Bagnoli nei pressi della base NATO da cui vengono coordinati i bombardamenti della "coalizione dei volenterosi" (GB, Francia e USA) contro la Libia con il supporto italiano che, con le proprie basi, consente ai bombardieri di prendere il volo. Il corteo con qualche migliaio di manifestanti e rappresentanze provenienti da altre regioni italiane, dedicando lo striscione di apertura alla memoria di Vittorio Arrigoni, ha iniziato il suo percorso per le strade popolari dei campi flegrei, con tante persone a fermarsi in strada per vederlo sfilare (da piazzale Tecchio, via Diocleziano, viale Augusto, poi via Diocleziano lato Bagnoli in direzione della base NATO). Gli slogan rivolti contro i bombardamenti sulla Libia, con striscioni contro gli USA e slogan contro il governo italiano, per la concessione delle basi militari, sono stati scanditi in modo chiaro e forte contro i Paesi aggressori il cui solo fine è apparso la cacciata di Gheddafi, per appropriarsi delle risorse petrolifere, porre termine alle rivolte popolari nel nord-Africa ed avere il controllo dell'area.



Al corteo, promosso dall'assemblea napoletana contro la guerra, hanno preso parte studenti, alcune organizzazioni politiche, lavoratori ed associazioni. La manifestazione si è data un'impronta nazionale nel tentativo di stimolare i movimenti e i lavoratori delle altre regioni italiane a prendere una chiara posizione contro la guerra in Libia e la fine dei bombardamenti (che sembrano invece ottenere consensi dai più importanti partiti di opposizione al presidente della Repubblica). Ma proprio l'assenza di CGIL-CISL-UIL e dei principali partiti di opposizione, alla manifestazione napoletana, è apparso ai tanti quasi come una presa di distanza dagli interessi delle persone che chiedono coesistenza pacifica e cooperazione tra i popoli africani ed europei che si affacciano sul Mediterraneo.

Il corteo è terminato, come già detto, davanti il comando NATO di Bagnoli dove si sono susseguiti gli interventi degli studenti napoletani e delle delegazioni di altre regioni (Emilia Romagna, Toscana, Puglia, Sicilia) per chiedere la fine dei bombardamenti, causa tra l'altro dell'esodo biblico dei migranti, che colpiscono direttamente il popolo libico ed indirettamente quello italiano.

Napoli, 16/04/2011

PROMEMORIA di C. Ballerini (FI)

## RICERCA INTERRUZIONE SUL CIRCUITO DI TRAZIONE LOCOMOTIVE GR. E656

Tale operazione è da svolgere nel caso in cui si sospetti un'interruzione al circuito di trazione.

All'atto inserzione della macchina in S, o in M con una pomellata, la macchina non si muoverà e noteremo un'assenza di assorbimento anche con l'avvenuta chiusura dei contattori A,31,34,38,39,40,41,42,43, la chiusura corretta dei CIC A e B e dei CIN A e B (contatti pari chiusi nel senso marcia avanti cabina anteriore). Queste condizioni vanno eventualmente verificate in cabina AT. Dal banco di manovra vedremo la S accesa sul display delle combinazioni, i puntini spenti e lo zero acceso sul grado d'indebolimento dei campi dei motori e dovremo avere almeno 5 bar nel circuito delle apparecchiature elettriche, verificabili dal manometro sulla mantovana.

L'interruzione si contraddistingue dalla massa per l'apertura a vuoto del contattore A e per l'assenza di oscillazioni del voltmetro di linea all'atto inserzione della macchina, che avvengono invece col crearsi d'una massa, talvolta pur non facendo scattare il relè differenziale generale, trovandosi nel caso in cui la massa è sul circuito dei motori e la tensione di linea non supera i 3423 V, pari alla tensione che con tutto il reostato inserito (17,115 Ohm) non fa superare l'assorbimento di 200 A che fa intervenire RdG [fig. A].

Attenzione a non lasciare in tacca la macchina, in quanto, se si trattasse d'una massa, il reostato e il punto dove si è creata la massa, si surriscalderebbero con possibilità d'incendio.

Va quindi esclusa una terna di motori alla volta e provare l'inserzione della macchina, dopo aver frenato a fondo, in M e con una sola pomellata (quindi chiudendo solo il contattore A). Nel caso risulti risolta l'avaria, è assolutamente necessario, per la ripresa della marcia, verificare visivamente dal sottocassa i 3 motori esclusi per scongiurare eventuali sbendaggi dei motori, visibili da brandelli o pezzi di cavo sporgenti dalle grate d'aerazione dei motori, in quanto in tal caso la macchina non può muoversi da dov'è.

Se escludendo una terna alla volta non si risolve l'anomalia, sarà da ricondursi al circuito del reostato. Andrà quindi chiesta riserva, in quanto va comunicata tramite M40 al DM/DCO entro 15 minuti dall'arresto del treno. Poi è sempre possibile proseguire l'accudienza ed in caso sia possibile la ripresa della marcia, disdirla, sempre per iscritto.

Per individuare il pacco reostatico interrotto, entrare in cabina AT attendendo che i voltmetri dei motoalternatori siano a zero, in quanto i motori, ruotando, funzionano da dinamo e mettendo a massa la macchina creeremmo un corto circuito sul

quindi).

Collegare l'altro contatto all'alimentazione (+24V) della barretta dei relè di massima corrente, che è dietro ai coltelli dei pantografi [fig. B], o in alternativa alla spazzolina 3-4 dell'IR (la prova dell'alimentazione e del funzionamento della lampadina è fattibile mettendo a massa il cavetto della lampadina che è collegato al coltello pantografi).

A IR chiuso portare il banco in M ed escludere il reostato col pac, una pomellata per volta, finché non si accende la lampadina. Quel contattore che s'è chiuso all'accensione della lampadina sarà quello da bloccare chiuso, previo verifica delle condizioni di bloccabilità.

Visto il tempo necessario ad effettuare queste operazioni, per non rischiare di rimanere senza batterie, è consigliabile staccare la piastra dell'SCMT, ricordandosi di commutare il CEA, in quanto RTZ non si chiuderebbe, inibendo la possibilità di fare la

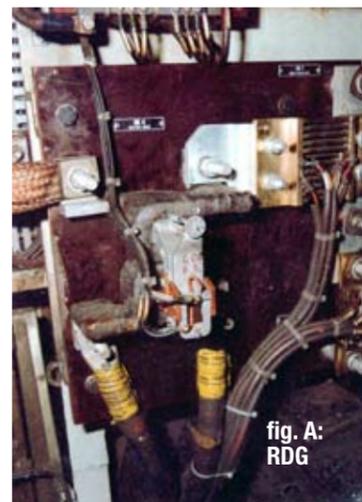


fig. A: RDG



fig. B: coltelli sezionatori pantografi

coltello di messa a terra. Aprire i coltelli dei pantografi, in quanto entrando in cabina AT sono stati messi a terra e renderebbero inutile la nostra ricerca, e collegare un morsetto d'una lampadina (se disponibile, la cercaguasti) al coltello stesso di uno dei due pantografi (circuitualmente "lato" IR

prova a vuoto. Inoltre ricordarsi di frenare bene il treno, senza però far intervenire il pressostato di stacco trazione, quindi lasciando il rubinetto del freno in posizione di frenatura senza intercettarlo ed isolarlo, controllando di tanto in tanto la pressione dell'aria nei serbatoi principali.



*Caro capo ti scrivo*

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

Responsabile ITR Torino  
Rsl-Rsu settore condotta Torino

**Oggetto: Aln 663 1177 esalazioni nocive persistenti - anticipata sostituzione Tv 25.**

- L'Aln 663 1177 dell'OML Novara, continua ad emettere in servizio esalazioni di prodotti /componenti chimici ( non meglio identificati ) che provocano assuefazione / nausea / mal di testa durante il servizio di condotta già dopo circa un'ora.

- Tale anomalia perdura dall'inizio del precedente Tv25 e segnalata da altrettanti macchinisti, persiste!!!

- Svariate sono le annotazioni da parte dell'Officina e alcune, come nel caso del Piazzalista (a firma D'Agostino?) risultano al limite del ridicolo / beffardo: portare pazienza... trattasi di vernici in via di esaurimento..... Peccato che siano trascorsi diversi mesi ma il fenomeno non accenna a diminuire.

- All'ultima segnalazione sul Tv 25 e alla SOR in data 12.8 con il relativo fermo dell'Aln, l'Officina intervenuta in stazione di Aosta il giorno 25 us. riteneva di sostituire anticipatamente il Tv 25 ( mancavano ancora alcune pagine alla fine del Libro ) senza alcuna menzione su quello nuovo circa le non certo salutari ESALAZIONI di cui all'oggetto.

- Con odierno treno 4261 a pag. 1 / 2 del nuovo Tv25 richiedeva la riparazione con riscontro da parte SOR TO18/1 che provvedeva nuovamente il fermo del mezzo.

La tutela della salute è irrinunciabile. La tolleranza ha dei limiti. Tanto si doveva per il seguito di competenza, per le responsabilità, per i provvedimenti del caso" bonifica "compresa.

Aosta 29.8.2010

Macchinista Presidio Macchina Aosta  
Livio SOLDA'

**Domanda**

Sono da poco diventato donatore di sangue e ho quindi chiesto al mio deposito di appartenenza le modalità per usufruire della giornata di AG prevista dal contratto in seguito alla donazione stessa.

Mi è stato spiegato che la prassi consiste nel prenotare una giornata di congedo secondo le modalità in uso ed in seguito presentare il certificato di donazione che consente di tramutare il congedo in AG.

Vorrei sapere se ciò corrisponde al vero dato che nei periodi di maggior richiesta di congedi è quasi impossibile riuscire ad accedervi e quindi la donazione slitterebbe anche di parecchio tempo.

Vorrei inoltre sapere se è possibile donare nella giornata di riposo e successivamente recuperarla e con quali modalità.

Ringrazio anticipatamente per la risposta e saluto tutta la redazione.

Macch. A. Corbellini I.A. Piacenza

**Risposta**

La normativa per la donazione sangue oltre ad essere riconosciuta per legge (584/1967) è disciplinata dall'art. 37 del CCNL.

Per la legge citata "Il datore di lavoro ha l'obbligo di concedere il permesso", mentre nel CCNL si legge: "i donatori... hanno diritto ad astenersi dal lavoro per l'intera giornata in cui effettuano la donazione". L'astensione dal lavoro, quindi, pur avendo la medesima durata di un congedo (24 ore) non è ad esso equiparabile, in quanto trattasi del diritto ad assentarsi, per la giornata in cui si effettua la donazione.

Non c'è scritto da nessuna parte che il permesso per donare debba essere concesso tenendo conto di esigenze produttive ecc.

I distributori una volta mettevano "congedo" e poi commutavano alla presentazione del certificato, mentre oggi hanno un codice apposito da utilizzare per VESTE al momento della richiesta dell'assenza.

Invitiamo a fare la richiesta per iscritto, in questo modo un eventuale rifiuto può essere impugnato.

La donazione effettuata nel giorno di riposo, infine, non dà diritto a un riposo compensativo.

**Domanda**

Vi sottopongo un quesito riguardo ai congedi parentali. So che padre + madre hanno diritto a 10 mesi elevabili a 11. Mia moglie ha già usufruito di 6 mesi retribuiti al 30%, io non ancora. Per quanto riguarda la retribuzione, quanto mi spetterebbe se utilizzassi tali congedi?

Grazie.

Macch. Rossi Cargo

**Risposta**

Durante i periodi di astensione facoltativa (congedi parentali), per legge viene riconosciuta un'indennità pari al 30% della retribuzione: tale diritto viene recepito anche dall'art. 28 del CCNL.

Il contratto aziendale (di confluenza) migliora i minimi di legge con l'art. 17, il quale stabilisce che per il primo mese viene riconosciuto il 100% della retribuzione, per il secondo l'80% e per gli ultimi 3 mesi il 30%.

Purtroppo nel caso del collega vale un'ulteriore norma di legge, ovvero che la somma dei mesi retribuiti per entrambi i genitori è 6. Se la moglie ha già usufruito di 6 mesi retribuiti, al padre possono essere riconosciute solo assenze non retribuite, nel limite dei 4 (elevabili a 5) mesi ancora da utilizzare.

Se avete quesiti da porre alla redazione scrivete:  
[redazione@ancorainmarcia.it](mailto:redazione@ancorainmarcia.it)

**COSA POTREBBE PORTARCI A DIRE BASTA?**

Continuamente ci impongono CAMBIAMENTI... che noi continuamente..... GIUSTIFICHIAMO

DIVISIONALIZZAZIONE	È l'Europa che ce lo chiede - Io nella mia divisione mi trovo bene
PEDALE (uomo-morto)	Negli altri paesi c'è
LICENZIAMENTI di chi si è esposto	Se la sono andati a cercare
CONTRATTO 2003 - 10 ore..	Altrimenti i treni li fanno le altre aziende
STRAGI DI CEVALCORE E VIAREGGIO	Sfiga
AGENTE SOLO - Accordo del 15/05/2009	PAX - AV : Lavoro di giorno e guadagno di più PAX e Cargo : Per noi non cambia niente REG. : Spesso il capotreno era solo un fastidio
ASSUNZ. APPRENDISTI (alcuni poi licenziati)	Meglio questo che niente
OBBLIGHI DIVISA (basette con taglio classico...)	Non ho letto delle basette e con la divisa non sporco i miei abiti
IVU	Vediamo (qualcuno si è spaventato)
FONDO (con immunità sindacale)	Può essere un'opportunità
POLIFUNZIONALE	Riguarda la cargo e adesso lo fa solo chi vuole
NTV di MONTEZEMOLO.. 10 ore A.S. e 6/7 di condotta	Riguarda NTV
AGENS - piano retributivo	Sono solo proposte
PIANO D'IMPRESA Scorporo Cargo Incremento AV Decremento PAX e REG.	Io che ci posso fare?

Dall'elenco mancano alcune cose già accadute o che verranno, ma cosa ci porterà a dire che il fardello è troppo carico?

**ANNO 2011 ABBONAMENTO ORDINARIO 15 €**

Per i nuovi abbonati promo con agende 2011 e 2012

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

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

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

Nella causale va indicato: "Rinnovo 2011", "Nuovo abbonato 2011" e l'eventuale scelta per i sostenitori (libro, DVD, etc.)

**Dagli impianti**

**Firenze - CONVEGNO UN TRENO CARICO DI STRESS**

La valutazione del rischio da stress lavoro correlato Presentazione progetto di ricerca specifico per macchinisti e capotreno



Firenze, 30 maggio 2011, 9,30 - 17,00  
Sala Pistelli - via Cavour, 1

Alla preparazione della ricerca hanno contribuito numerosi colleghi provenienti da molti impianti diversi. Il convegno sarà un'interessante occasione per conoscere meglio le problematiche dello stress e per divulgare i contenuti della ricerca che prenderà il via con il numero speciale di ancora In Marcia! Sono invitati: lavoratori, rls, medici competenti, ASL, Istituzioni, sindacati, azienda, esperti del settore.

**Firenze - Assemblea annuale Soci (presso la sede)**

**IN MARCIA**

Il giorno 10 maggio ore 22  
**Il giorno 18 maggio ore 10**  
(in seconda convocazione)

**ODG**  
- Approvazione bilancio  
- elezione CDA

Il presidente De Angelis

**AUGUSTO CASTRUCCI**

Il giorno 10 maggio ore 22  
**Il giorno 18 maggio ore 14**  
(in seconda convocazione)

**ODG**  
- Approvazione bilancio  
- elezione CDA

Il presidente Gallori

**RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO**

Sono un macchinista "autoferrotranviere" che dal 1° gennaio c.a. dopo 38 anni di macchina e 63 anni di età sono andato in pensione. Desidero ringraziare "Ancora in Marcia" per avermi accompagnato per oltre 25 anni nel lungo e non sempre piacevole viaggio del mio lavoro. Un grazie di cuore va agli amici macchinisti della Redazione che con la loro preparazione e correttezza mi sono stati da guida nella mia attività lavorativa. Non Vi dimenticherò mai e continuerò a seguirVi sul sito, con lo stesso entusiasmo. Non Vi scoraggiate, la lotta è dura, prima o poi il buon seme darà i suoi frutti.

Ciao ad maiora - Pistillo Francesco cod. 3684

Leggere lettere come queste ci riempie sempre di soddisfazione. Vogliamo solo ricordare a Francesco e a tutti i neo pensionati che restare abbonati anche quando non si è più in servizio, oltre a farci molto piacere, è un sostegno alla causa che questa rivista porta avanti da oltre 100 anni. E poi c'è anche "Le Lotte dei Pensionati", a cui tutti dovrebbero abbonarsi quando arriva il momento di godersi la meritata pensione.

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

«Sono consapevole de fatto che non è sempre possibile fare ciò che si dovrebbe, ma so che ci sono cose che in nessun caso possono essere fatte»

Sébastien Faure (anarchico 1858-1942)

**Milano - Un abbraccio ad un amico**

C'è un collega, un grande amico, che ha attraversato un periodo davvero brutto. Ha rischiato di perdere il figlio, ancora un ragazzo, per colpa di una malattia tanto rara quanto gravissima.

I medici, con molta bravura e anche un pizzico di fortuna, sono riusciti ad intervenire in tempo, e oggi il ragazzo è fuori pericolo e potrà tornare prestissimo ad una vita del tutto normale.

Anche se in situazioni del genere le parole servono magari a poco, voglio rubare un pochino di spazio di queste pagine per mandare ad A. e alla sua famiglia un abbraccio da parte di tutti gli amici, dei colleghi e della Redazione.

Matteo Mariani



**RICORSO AGENTE SOLO**

La prima udienza della causa Agente Solo, è fissata per il giorno 23 maggio 2011, ore 11,15 - Giudice Baraschi - Tribunale Civile di Roma, sezione lavoro.

Il ricorso interessa circa 200 macchinisti che sostenuti dall'OrSA hanno chiamato in giudizio Trenitalia, contestando l'introduzione del nuovo modulo di equipaggio.

Ringraziamo il nostro lettore **Guido Zentile** per le foto che documentano l'abbandono in cui versa la fermata di Lerino. Ci scusiamo con lui, e con tutti quelli che ci inviano foto o altro materiale che, per problemi di spazio, non trova posto nel giornale... continuate a scriverci però, faremo il possibile per rispondere a tutti!



**L'ANGOLO DEL BURLO**

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

**LA FRASE DEL MESE**

"si dovrebbe lavorare tutti in normativa!"  
ma io mi sistemo e f...lo la normativa!  
★★★★★

"il problema è per voi giovani che dovete fare altri 30 anni!"  
tanto io dopo la pensione vado in GTS Cargo  
★★★★★

"è uno schifo! e andrà sempre peggio..."  
ma io anche non sono da meno...  
★★★★★

"la colpa è dei sindacati e anche di Berlusconi!"  
ma non è che niente niente... è anche colpa mia?  
★★★★★



**ancora IN MARCIA!**

*Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908*

# 150 ANNI DI UNITÀ D'ITALIA

 **Binari d'Italia**  
Un secolo e mezzo di Ferrovia Porrettana

*I treni sono stati i veri autori dell'Unità d'Italia.*

**UNA GRANDIOSA FESTA PER I GIORNI**

# 29 - 30 - 31 maggio

**con spettacoli culturali, treni storici, esposizioni.**

**Programma indicativo:**

**29** - Festa popolare per i 150 anni della "Porrettana"

- Partenza di 2 treni storici da Pistoia e Bologna
- Fermate con festa nelle stazioni
- A Piteccio fermodellismo e rinfresco
- A Porretta rievocazione storica in costume
- Rientro a Pistoia la sera

**30** - Possibilità di escursioni a Pisa e a Lucca (città turistiche)

- Pomeriggio visita al museo ferroviario
- Sera "Rimpatriata con pizza"

**31** - ore 9,30 Concerto della Banda e Mandolini nel DLF di Pistoia

- ore 11 - Premiazione neo pensionati
- concorso letterario e di poesia
- concorso fotografico
- Gare sportive
- ore 13 Gran pranzo con musiche del nostro Sibani

**Soggiorno a Pistoia a prezzo modico (20€ a notte a persona con colazione)  
(Pranzo € 22 compreso bottiglia ricordo)**

**Ricordatevi occorre prenotare (alberghi e treno con biglietti a basso costo)**

**TELEFONATECI PER TEMPO E ORGANIZZATE DELEGAZIONI!**

Per contattarci Tel. 055.486838 - Fax 055.4625985 - Mail: [inmarcia@tiscalinet.it](mailto:inmarcia@tiscalinet.it)