

*ancora*

www.ancorainmarcia.it



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

**Sciopero riuscito!**

REG 6198	ACQUI TERME	16:08	1:58
REG 2178	TORINO P. NUOVA	16:17	2:38
REG 11291	SESTRI LEU.	16:28	8:58
REG 11293	SESTRI LEU.	16:49	SOP
REG 11294	SAVONA	16:52	SOP
ESC 9771	ROMA TERMINI	17:00	1:10
ESC 9768	GENOVA P.P.	17:02	0:55
REG 24544	SAVONA	17:15	SOP
REG 2894	NOVARA	17:20	
REG 11327	S. STEFANO M.	17:20	

**No agente solo  
No IVU**

**NO ALLO SMANTELLAMENTO  
DEL TRASPORTO FERROVIARIO  
NO AL MACCHINISTA SOLO**

**IN QUESTO NUMERO:**

- Cargo: prendiamo coscienza del pericolo** pag 3
- Sciopero: i macchinisti e i capitano contro gli accordi** pagg 2 e 3
- Fondo di sostegno, quali i rischi** pag 7
- Confederali: coperti di disdette a Genova** pag 8
- Lettera aperta di un macchinista al PD** pag 18
- Lavoro o diritti: il ricatto globale** pag 20

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casarucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze. Redazione - 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

# I MACCHINISTI IL LAVORO L'INFARTO...

**L**a morte improvvisa per infarto del miocardio del nostro caro compagno Lorenzo Pinto, di cui molti di noi erano strettamente legati, ci pone un dubbio ed un atroce sospetto. Mi hanno detto che Lorenzo in questi due ultimi anni svolgeva il suo lavoro ad agente solo sulle frecce rosse con i turni, i km. e le velocità che questi treni impongono.

Come lui per infarto del miocardio sono morti altri giovani compagni (Lottini Mario) e altri macchinisti che spesso abusavano di doppio passo o straordinario (vedi morti nell'incidente sulla pontremolese).

Il lavoro, specie se pesante, non aiuta la salute tant'è che mio figlio dottore a quelli che non stanno bene prescrive una medicina di base: "riposo per 7-10 giorni!" Lo stesso direttore generale Vaciago, in trattative remote quando il CoMU rivendicava per i macchinisti il pensionamento anticipato a 52 anni come i francesi, ci diceva che in Francia c'era l'agente unico, che i turni erano pesanti e che non ci conveniva "essere spremuti come limoni" perché si moriva prima!

Che il lavoro del macchinista sia di per sé stressante lo confermavano le statistiche (prima si facevano...) dello stesso ispettorato sanitario che, rispetto alle aspettative di vita delle altre qualifiche ferroviarie (75-80), quella dei macchinisti si fermava a soli 64 anni! In più il 35% non arrivava all'ultimo treno per acciacchi e inidoneità! Non so se oggi l'infarto del miocardio, che assieme ad altre malattie veniva riconosciuto come "causa di servizio", lo è ancora. Certo è che correre da soli ad alta velocità, con lunghe distanze e turni pesanti non è quella qualità di vita che noi anziani aspiravamo (e si facevano allora mensilmente dai 2000 a 3000 km).

Oggi nessuno parla più di qualità della vita e hanno convinto molti macchinisti al lavoro ed ai soldi... Ma di fronte ai soli dubbi che queste morti siano possibili conseguenze da stress da lavoro, a che servono i soldi?

Riflettete gente... riflettete.

Gallori Ezio

## SCIOPERO RIUSCITO! E ADESSO COME LA METTIAMO?

**D**opo uno sciopero dell'Orsa perfettamente riuscito, con punte anche del 100%, si pongono inevitabili quesiti. Cosa nasconde questo risultato? Malcontento, senso di disagio, preoccupazione per un futuro mai così incerto. Troviamo da un lato un'Azienda che vanta successi mai raggiunti, con tanto di appoggio di quei sindacati che avallano ormai qualsiasi cosa loro proposta (o imposta, cambia poco), dall'altra un sindacato che lotta da solo, assieme a USB e CUB che però tra i ferrovieri non hanno ancora molti iscritti, con i macchinisti che scioperano per dimostrare che non va poi così tutto bene. Che fare allora? I macchinisti e capitreno si devono rassegnare a fare un lavoro che evidentemente non li soddisfa più, con tutte le conseguenze disastrose, o sarà arrivato il momento di una rivisitazione degli accordi degli ultimi 2 anni? L'Azienda non può ignorare un sentimento di dissenso sempre più diffuso, una netta sensazione di impotenza per un futuro già scritto, inevitabile e funesto. Non glielo si deve permettere!

Anche la legge è dalla nostra parte, perché difende i lavoratori, a cui devono essere garantite le migliori condizioni di lavoro e di quel senso di appartenenza che funga da stimolo a lavorare nella maniera più serena e quindi anche più efficace.

Ciò che prima di tutto contestiamo a questa Azienda e principalmente all'artefice di tutto questo, l'ad Moretti, è il mancato tentativo di condivisione degli accordi, con un'assoluta mancanza di rispetto verso i lavoratori. Volete l'agente solo? Ebbene sappiate che qualunque cosa vogliate non la potete pretendere, ma dovete prima passare da una discussione con i macchinisti, perché solo loro possono decidere quanto possono concedere, e soprattutto cosa intendono concedere e cosa assolutamente no. E invece nulla, nessun commento è stato richiesto, forse non era necessario perché l'Azienda aveva la risposta a tutto.

E ancor peggiore è stato quel sindacato che non ha contestato proprio questa mancanza di interfaccia, che è lo scopo del sindacato, cioè di mettere al corrente e discutere dei cambiamenti del lavoro, per trovare una soluzione, che se pur peggiorativa (vedi agente solo), possa soddisfare le più elementari questioni (soccorso, mansionario, orario di lavoro, ecc).

Tutto quello che i lavoratori chiedono è di poter partecipare alla discussione, che in fondo è la base di ogni democrazia.

G. Ghibelli (FI)

## ORSA-CUB UN'INTESA NECESSARIA

**Q**uesto sciopero ha visto la convergenza di due soggetti fino ad oggi distanti: l'OrSA (firmataria di CCNL) e la CUB (sindacato di base extracontrattuale). Quest'ultima sovrapponendo uno sciopero di 8 ore a quello già indetto da OrSA, ha allargato lo sciopero anche agli impianti fissi.

Riteniamo che la condivisione delle lotte, al di là delle differenze, sia un percorso doveroso fra questi 2 soggetti sindacali, gli ultimi (assieme all'USB) a godere ancora di una meritata credibilità fra i lavoratori.

Per il prossimo sciopero, a questo punto, non possiamo che sperare in una dichiarazione congiunta.

Del resto lo sanno tutti che: UNITI SI VINCE!

G. Cardinale (BO)



## CARGO di M. Mariani (MI)

# PRENDIAMO COSCIENZA DEL PERICOLO!

**L'**accordo Cargo del 17 novembre 2010 è completamente disastroso.

Innanzitutto introduce il modulo di condotta ad agente solo, prevedendo un equipaggio composto da un solo macchinista e da un "tecnico polifunzionale" che non ha alcuna competenza, abilitazione o responsabilità riguardo alla condotta del treno. Questo fatto riduce notevolmente la sicurezza e va a peggiorare le condizioni di lavoro del macchinista. La proposta dell'OrSA di far acquisire al tecnico la patente D è positiva dal punto di vista della sicurezza (avremmo almeno l'agente unico), ma potrebbe risultare rischiosa se non accompagnata da una ferma volontà di opporsi ad ulteriori attacchi sindacal-aziendali ai macchinisti: se tentassero a quel punto di estendere il modulo misto anche alla fascia notturna?

Ma per i macchinisti i danni contenuti nell'accordo non sono finiti: si introducono infatti flessibilità "a tappeto", peggiorando ulteriormente turni che sono già tra i più invivibili; si prevedono mansioni in più, come aggancio, sgancio e prova freno (ogni volta che non ci sarà una squadra Cargo di terra); formazione treno, prelievo e posa fanali in coda (dove concordato localmente).

La direzione è quindi quella di farci viaggiare soli di giorno, e in due di notte ma come schiavi con tanto di catene alle caviglie.

I guai però non sono solo per i macchinisti:

tutto il personale di terra diventa "polifunzionale", con sovraccarichi di mansioni e responsabilità, e con la scomparsa dei controlli incrociati tra diverse figure professionali, che storicamente hanno risolto tanti inconvenienti e spesso evitato anche disastri veri e propri.

Oltre a questo, il polifunzionale lavora a seconda delle necessità a terra o in macchina, sbalottato di qua e di là senza un'adeguata formazione e privo del minimo supporto logistico.

In questo quadro dalle fosche tinte Trenitalia Cargo viene ulteriormente ridotta, e anche quando il traffico merci dovesse tornare a crescere, non sarà più in grado di farvi fronte, lasciando il lavoro ai privati (forse) oppure ai camion (più probabilmente).

Cari colleghi della Cargo, macchinisti formatori verificatori manovratori, le motivazioni per essere furiosi non mancano di certo.

**Qui serve davvero lottare**, tutti insieme, con serietà, impegno e perseveranza, per il lavoro, per la nostra stessa Divisione, per la nostra dignità di ferrovieri.

**Lo sciopero del 27-28 gennaio è stato solo un primo passo** per costruire insieme la nostra risposta a questi irresponsabili che con le loro sciagurate scelte stanno distruggendo Trenitalia, la Cargo e il lavoro stesso di ferroviere!



## Gruppo Tecnico Nazionale UILTRASPORTI Personale di Macchina

### La sopravvivenza della Cargo è legata all'equipaggio misto? Noi diciamo che dipende da altro!!!

La situazione della Divisione Cargo è drammatica!

C'è un calo della produzione, in parte dovuto alla stagnazione economica del paese, molto dovuto alle scelte operate negli anni in questo settore, dai vari Dirigenti che si sono succeduti, che hanno deciso, di abbandonare alcune tipologie di traffico, che puntualmente vengono effettuate dalle altre imprese ferroviarie.

Di fronte a queste difficoltà i Dirigenti cargo, pensano di risolvere tutto con l'equipaggio misto e provano a fare accordi territoriali sbandierando una presunta intesa nazionale, oppure, sostenendo che certe soluzioni è meglio cercarle sul territorio, poiché a livello nazionale non si riesce ad affrontare il problema.

Noi ribadiamo che i problemi della cargo, non si risolvono con qualche "aspirina", si risolvono affrontando alla radice una organizzazione che è troppo costosa, in termini di uomini ed impianti. Abbiamo troppi dirigenti, molti quadri, troppi macchinisti in trasferta anche quando non servono!

[...]  
Così come ci siamo dichiarati disponibili ad affrontare il tema dell'equipaggio misto, che stando alla normativa vigente è uguale all'Agente unico del TPL!

Questo, risolverà il problema cargo? Ne dubitiamo!!

L'equipaggio misto è nato nella testa di qualche Dirigente che non conosce bene le normative nonostante abbia partecipato alla stesura del contratto!!

**L'equipaggio misto, è come voler curare un malato con l'aspirina!**

[...]

Roma 5/6/08

Gruppo Tecnico Nazionale P.d.M.  
UILTRASPORTI

Che il polifunzionale non fosse la soluzione ai mali della Cargo lo aveva intuito, più di due anni fa, anche la UIL-TRASPORTI, aggiungiamo con ammirevole lungimiranza... salvo poi ricredersi, come spesso accade, al momento della firma.

**Appena prima di andare in stampa apprendiamo che il Coordinamento Nazionale OrSA MU ha disposto le iniziative comportamentali per il rifiuto dell'equipaggio polifunzionale. Una notizia che ci fa ben sperare nella continuità di azione di questa OS. Sul prox numero maggiori dettagli**

## SCIOPERO di C. Mendes (FI)

### NONOSTANTE IL BOICOTTAGGIO I FERROVIERI MOSTRANO ANCORA LA LORO NETTA CONTRARIETÀ AGLI ACCORDI

**N**el tentativo di contrastare lo sciopero del 29-30 gennaio, Trenitalia ha messo in campo tutte le risorse a sua disposizione, il suo piccolo esercito di capi, capetti e macchinisti crumiri, che senza un minimo morale, di rispetto verso gli altri, di onore sia per se stessi che di onore per la categoria, sono andati a fare i treni di coloro che sono finalmente riusciti a fare questo importantissimo sciopero ed a protestare dopo mille precettazioni. Come se poi loro fossero esenti da tutto quello che sta accadendo.

Ma non è servito a niente! Lo sciopero è riuscito ugualmente!

I treni "garantiti per legge" per ovvie ragioni hanno circolato, purtroppo nessuna influenza suina ha colpito il pdm. A Genova i capetti e i crumiri non sono bastati, perché i treni che l'azienda aveva detto "confermati", oltre ai garantiti, sono rimasti fermi e i passeggeri hanno invocato al diritto alla mobilità. Non commento: è tutto un diritto, però abbiamo acquisito i superflui e perso i sacrosanti. Da brevi notizie, anche a telegiornali nazionali è risuonato lo "sciopero selvaggio a Genova" in quanto gli addetti alle informazioni in stazione hanno detto ai passeggeri che i macchinisti non si sono presentati. I passeggeri hanno fatto 2+2 e hanno erroneamente dedotto che è stato uno sciopero selvaggio. Queste testate giornalistiche, questi addetti di stazione e l'azienda ci dovrà delle scuse. Grandi genovesi, comunque sia. Alla FILT CGIL: l'ORSA è la FIOM del caso FIAT, basta volantini bugiardi! Vogliamo votare il referendum per vedere se vogliamo l'accordo del 15 maggio 2009, vogliamo trattare noi se volere IVU e a che condizioni.

**Adesso pretendiamo i referendum!**



CARGO di C. Curcio (NA)

# IL MACCHINISTA METABOLIZZATO DAL POLIFUNZIONALE

Molti addetti ai lavori hanno abbandonato la lotta contro l'Agente Solo!

Hanno trascurato il fatto che i macchinisti sono stati ridotti la metà.

La difesa del doppio macchinista era pur importante per non perdere migliaia di posti di lavoro.

Non si vuole il doppio macchinista però conviene sostituirlo col polifunzionale (un super lavoratore che opera per quattro) perché è il male minore ma guarda caso invece è il bene maggiore di chi ne trae profitti! Non serve il doppio macchinista ma che serve il patentato D? Abbiamo scacciato fuori il capotreno dalla cabina di guida abilitato alla circolazione ed ai segnali, oggi vogliamo sui treni merci una persona che abbia le stesse funzioni! L'economia di mercato e la logica imprenditoriale dell'azienda dei politici, dei sindacati ha invaso il lavoratore stesso. Grazie alle concertazioni il sindacato che brucia due posti di lavoro è bravo chi ne brucia tre è più bravo ancora e

l'azienda lo premierà peccato che molti giovani aspetteranno invano un posto di lavoro. Il macchinista ha lottato per avere un altro macchinista al suo fianco anziché un operario abilitato un tecnico di manovra o un aiuto macchinista pur sempre bravi nel proprio lavoro adesso lottiamo per reintegrarli. Ma alcune realtà vanno già oltre accettano il macchinista solissimo ossia il <Polifunzionale-treno>, si è lui che dovrà fare tutto perché è l'unico operatore del convoglio! Soccorso, guasto porte, circolazione, segnali, macchina e grazie agli specchietti retrovisori e telecamere garantirà anche la vigilanza ai viaggiatori. Per i treni merci, da tempo sono pronte le norme di circolazione senza agente di accompagnamento. Lottare per il secondo agente è perdente, non è un risultato da perseguire, non lo potremo mai mantenere è ciò che ha sempre affermato un passaparola strisciante tra noi per distruggere quella categoria che anno dopo anno ha ottenuto ottimi risultati normativi ed economici trascinandosi dietro tutti gli altri ferroviari.

Oggi grazie al passaparola il macchinista si ritrova col male peggiore di ogni tempo! Ricordo invece un altro passaparola "lavorare tutti lavorare meno". Il passaparola però continua! Dopo le piccole

tratte, mezzi leggeri e l'SCMT, pretesti del passaparola per togliere i macchinisti dalle cabine di guida si passa ad altri strumenti: la riduzione dei treni per crisi economica, le dieci ore, le flessibilità, il polifunzionale, aumenti dell'orario di lavoro, riduzioni dei tempi per i pasti, accessori, v.o. e quando sembra di essere arrivati per ironia della sorte, come si suol dire, in fondo ecco il Fondo Bilaterale!! Ti consigliano di andare via, ti umiliano a cambiare lavoro, ti allontanano dalla famiglia ti sottoscrivono una riduzione di stipendio! Non vorrei essere frainteso (meglio due macchinisti) ma perché dovrebbe avere una patente il Polifunzionale per un eventuale soccorso al macchinista dei treni merci ed ai treni viaggiatori che percorrono le stesse linee, le stesse gallerie non vi è nessun operatore a bordo in grado di farlo? A questo punto il passaparola essendo anche sordo, dopo il Fondo, sponsorizzerà il Polifunzionale-treno, allora... addio macchinista!

## RIDUZIONI MACCHINISTI CARGO TRENITALIA DAL 2006 AL 2010

### PdM UTILIZZABILE\*

Impianto	PdM 06/07	PdM 07/08	PdM 08/09	PdM 09/10	Stima 2010
Ancona	239	223	191	134	123
Bologna	400	381	334	241	240
Genova	419	409	365	281	255
Livorno	376	351	303	217	215
Messina	164	138	126	86	70
Milano	655	620	546	359	357
Marcianise	252	250	217	152	137
Reggio C.	173	186	155	108	85
Roma	212	197	169	101	106
Taranto(Bari)	196	194	171	102	115
Torino	531	489	453	354	304
Cervignano	297	301	285	216	208
Venezia	192	189	181	0	136
Verona (Venezia)	346	324	296	340	228
<b>TOTALE</b>	<b>4452</b>	<b>4252</b>	<b>3792</b>	<b>2691</b>	<b>2579</b>
<b>Δ anno prec.</b>	<b>-200</b>	<b>-460</b>	<b>-1101</b>	<b>-1213</b>	
<b>Δ %</b>	<b>-4,49%</b>	<b>-10,82%</b>	<b>-25,2%</b>	<b>-31%</b>	

\*Dati personale di macchina cargo Trenitalia nelle varie località -1761 Macchinisti in meno ossia il 40% in meno dal 2006

### CONSISTENZA DEL PERSONALE DEL GRUPPO F.S. - ANNI 2001-2009

**Anno (Personale): 2001 (102.962) - 2002 (102.607) - 2003 (103784) - 2004 (99.599) - 2005 (97.599) - 2006 (98002) - 2007 (95573) - 2008 (89.431) - 2009 (84.962)**



## CARGO DI TERRA

*Cosa pensa il personale di terra dell'accordo che li riguarda molto da vicino? Proviamo a capirlo con questi comunicati che provengono da Lombardia, Campania e Liguria*

### LOMBARDIA

In merito all'accordo della Divisione Cargo del 17 novembre 2010, sottoscritto dalle O.S. Nazionali CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL, che disciplina l'utilizzo del personale di Verifica, Formazione Treno e Manovra nella nuova figura professionale di "Tecnico Polifunzionale Cargo", abbiamo ritenuto necessario, come Segreteria Regionale SAT-ORSA Lombardia, aprire un confronto con il personale di terra interessato alla polifunzionalità.

Dal dibattito sono emerse le seguenti valutazioni e proposte:

Il personale è stato inviato ai corsi di abilitazione spesso in maniera coercitiva, già molto prima della firma dell'accordo, senza chiedere se il personale da avviare ai corsi avesse la minima conoscenza di base per poter conseguire altre abilitazioni (PER, ES. come si può pensare di abilitare un verificatore o un manovratore a formare treno se non ha mai imparato ad operare sui computer? oppure abilitare un formatore treno o un manovratore alla verifica se non è mai entrato in una officina manutenzione veicoli? o addirittura abilitare un ultracinquantenne che nel periodo prossimo accederà al fondo straordinario?).

Tale accordo, di fatto, ha banalizzato i ruoli professionali e la nuova figura non è preparata professionalmente, perché proveniente da esperienze lavorative diverse, per garantire la sicurezza del materiale circolante sulla infrastruttura ferroviaria.

Si prevede inoltre di far salire in macchina il Tecnico Polifunzionale Cargo senza le abilitazioni previste per il personale di macchina, introducendo il cosiddetto Equipaggi Macchina chiamato "Misto", ma in realtà ad agente unico; così si riscontrerebbe una situazione di forte pericolo in caso di malore del macchinista che, sarebbe l'unico soggetto in grado di condurre il treno.

Pertanto, per ragioni di sicurezza, l'Agente Polifunzionale andrebbe munito di patente D, reso quindi capace di condurre il treno in caso di malore del macchinista sino al punto di soccorso o, di intervenire in caso di degrado delle condizioni della circolazione.

Bisognava riconoscere alla nuova figura professionale l'inquadramento nel livello D, e una nuova indennità professionale, non certamente come quella riconosciuta che è irrilevante.

Sarebbe quindi opportuno organizzare una assemblea a livello nazionale del Personale di Macchina insieme ai Tecnici Polifunzionali, per non far passare sotto silenzio questo pessimo accordo che danneggerà le condizioni di vita e di lavoro del personale della Divisione Cargo.

Considerato inoltre che l'accordo modifica l'organizzazione del lavoro e del mansionario con pesanti peggioramenti normativi, sarebbe di primaria importanza sottoporlo ad un referendum nazionale ed organizzare una giornata di mobilitazione del Settore Macchina e dei Tecnici Polifunzionali.

Milano, 5 gennaio 2011

Segreteria Regionale SAT-ORSA Lombardia

### SUD ITALIA

**Criticità sull'accordo del 17 Nov. 2010 e 15 Mag. 2009**

Da un'analisi tecnica-politica-sindacale i macchinisti, il personale cargo di terra ed uffici nell'Area Tirrenica e Sud concordano che una criticità abnorme è ormai in atto: eliminazione di migliaia di posti di lavoro ed il peggioramento sul lavoro da svolgere per chi resterà sono gli aspetti più evidenti. La fuoriuscita dal ciclo produttivo di molti di noi, la nuova figura del Tecnico Polifunzionale ed un'eventuale operazione che potrebbe estrapolarci da Trenitalia ci preoccupano molto! Le concertazioni del 15 05 2009 e del 17 11 2010 hanno accelerato, secondo noi, tali processi, come nulla di buono ci aspettiamo dalle proposte dell'OrSA che non cambierà la situazione a tutti noi anzi la peggiorerà in particolare per i macchinisti e per i nuovi tecnici polifunzionali! Chiediamo un ripensamento agli accordi sottoscritti dalle OOSS ed alla stessa proposta OrSA e di riformulare un'alternativa più volte espressa dai lavoratori, che vada incontro alle esigenze del personale affinché non subiscano ulteriori peggioramenti! I lavoratori sciopereranno per difendere i propri diritti acquisiti negli anni passati, non per difendere condizioni peggiorative create ad hoc con le ultime concertazioni, come speriamo ancora in qualche istituzione che faccia qualcosa di concreto per noi lavoratori e per difendere una grande divisione di trasporto merci pubblico su rotaia in esaurimento e per tutto il trasporto pubblico viaggiatore o almeno di quello rimasto. Riteniamo che le nostre considerazioni e preoccupazioni, confermate nella realtà quotidiana, siano messe ben in evidenza ed a confronto con gli accordi sottoscritti che ormai negli ultimi tempi corrono sempre nella direzione dell'azienda e parte della politica anziché verso lavoratori. Denunciamo contrarietà e malcontento per ciò che sta accadendo in una grande azienda a tutti gli addetti ai lavori ed all'opinione pubblica.

### LIGURIA

I ferrovieri dei settori di terra della cargo Liguria, su iniziativa spontanea, hanno richiesto a stragrande maggioranza (79%) il referendum sull'accordo del 17 novembre 2010.

L'OrSA Liguria ha appoggiato l'iniziativa, mentre tutte le altre OS, che hanno molti di questi lavoratori tra i propri iscritti, l'hanno ignorata. L'azienda, dal canto suo, ha risposto che le condizioni per fare il referendum sono che la richiesta venga da tutte le OS, e con le firme dei lavoratori non di un'unica regione.

- Noi denunciemo l'ennesima mancanza di rispetto della volontà dei lavoratori da parte di CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL, che non vogliono vedere il maledere che hanno causato tra i lavoratori firmando quell'accordo.

- Denunciamo inoltre l'assenza di democrazia all'interno di FS, in quanto una richiesta del 79% dei lavoratori della cargo di una regione è rimasta inascoltata semplicemente appellandosi a cavilli burocratici discutibilmente interpretati.

- Lanciamo un appello a tutte le RSU territoriali a agli attivisti del personale di terra della divisione cargo di tutta Italia, affinché si attivino immediatamente in una raccolta firme per richiedere il referendum su tutto il territorio nazionale, per rimettere in discussione un accordo che danneggerà tutti i lavoratori cargo, indipendentemente dal profilo o dalla regione di appartenenza, e costituisce il l'ennesimo passo verso la fine della divisione cargo stessa.



I lavoratori div. Cargo Trenitalia-Tirrenica e Sud

OLTRE CONFINE di P. Chillè (RC)

## BOSNIA: MACCHINISTI IN SCIOPERO CONTRO L'AGENTE SOLO

In Bosnia i macchinisti scioperano e ottengono di mantenere il secondo macchinista, ora chiedono anche le dimissioni della dirigenza e la revoca delle sanzioni disciplinari relative allo sciopero. Dove c'è il sindacato i lavoratori comunque sono protagonisti e artefici delle loro condizioni di lavoro.



### Volere, potere.

In Italia invece le cose vanno purtroppo in modo diverso. Basta ormai solamente che si parli di qualsiasi cosa che nella testa dei ferrovieri passa subito come "cosa fatta". Da anni assistiamo a questo deleterio processo. I ferrovieri sono intrisi di egoismo, rassegnazione e paura, imboniti da politicanti che giustificano prima la liberalizzazione del mercato per poi appellarsi alla crisi mondiale e da sindacalisti da quattro soldi che per paura di perdere i loro squallidi privilegi firmano di tutto giustificandosi con la scusa della tutela dei posti di lavoro. "Tutela" che sta diventando, per coloro che rimangono in produzione, una vera e propria espiazione.

Ecco perché in due anni ci ritroviamo l'agente solo alle Frecce e Tmr, l'IVU e il polifunzionale (agente solo) alla Cargo con buona pace di sindacati firmatari e Società FS gongolante perché tutto a costo ZERO. La prossima "conquista"? Ma è chiaro l'agente solo su tutti i mezzi pesanti, Pax compresa. Tanto una "pacifica" firmetta non si nega a nessuno, tanto non costa nulla ed è gratis. Come gratis è tutto ciò che abbiamo dato e stiamo dando SOLO noi. Forse arrivati a questo punto dovremmo anche noi protestare in piazza come accade in questi giorni. Protestano tutti, dai poliziotti agli studenti, dai professori ai cassintegrati, dai ricercatori agli arrabbiati per la

## SOSTEGNO A BRUNO

La Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri ha inviato un contributo alla famiglia Bellomonte accompagnato dal seguente messaggio che ci pare doveroso pubblicare assieme al consueto invito al sostegno di questo strumento di solidarietà.



Carissimi Caterina e Bruno, abbiamo appreso dalle pagine della nostra rivista "ancora IN MARCIA!" la triste vicenda, che vostro malgrado vi vede protagonisti, delle assurde accuse che hanno portato Bruno alla attuale detenzione e al feroce quanto ingiusto licenziamento da parte di RFI.

Siamo un gruppo di ferrovieri di tutte le qualifiche e di tutte le Regioni d'Italia che hanno dato vita alla "Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri" con l'obiettivo di far fronte economicamente ai continui attacchi dell'azienda contro chi lotta per la Sicurezza, la Dignità e il rispetto delle regole, ma da sempre siamo sensibili e attenti a situazioni gravi come la vostra.

Abbiamo ritenuto di dovervi dimostrare la nostra vicinanza inviandovi duemila euro che, sappiamo bene, non possono essere considerati un aiuto, ma solo un segnale di SOLIDARIETA' dai tanti Ferrovieri che in questi momenti vogliono esservi vicini.

Auguri per un 2011 migliore

La Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri.

spazzatura. Forse e dico forse, dovremmo pensare anche a qualcosa del genere... o no?

Pino Chillè  
Coordinatore Nazionale Macchinisti  
Uniti Or.S.A. Calabria

## RICORDARE LE VITTIME DEL DISASTRO FERROVIARIO DEL 7 GENNAIO 2005

Venerdì 7 gennaio 2011 si è tenuta a Crevalcore, nella Chiesa Arcipretale di San Silvestro, la solenne celebrazione in suffragio delle Vittime del disastro ferroviario del 7 gennaio 2005.

Erano presenti, oltre al Sindaco di Crevalcore, Claudio Brogna, che tutti ricordiamo per il grande impegno profuso nei soccorsi durante i primissimi istanti successivi all'incidente (insieme all'ex Sindaco di allora, Valeria Rimondi), le rappresentanze delle Organizzazioni che hanno partecipato ai soccorsi (Vigili del Fuoco, Protezione Civile, Croce Rossa e tutte le forze dell'Ordine, oltre che i cittadini volontari che si sono presentati spontaneamente a dare aiuto ai soccorritori), e i rappresentanti delle istituzioni locali, i Sindaci dei Comuni di residenza delle Vittime del disastro, le delegazioni in rappresentanza della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Bologna, della Provincia di Bologna e delle Ferrovie dello Stato. Alle 11.30, a Bolognina,

nel parco "7 gennaio 2005" (vicino ai locali dell'ex stazione), è stata deposta una corona di fiori al cippo dedicato alle Vittime dell'incidente ferroviario.

Questa triste ricorrenza, per noi ferrovieri e macchinisti, rappresenta un momento di dura riflessione su cosa si sarebbe potuto fare per evitare che quel disastro accadesse, e non è stato fatto, ma soprattutto l'amarezza di sapere che nessuno sarà mai più chiamato a rispondere delle omissioni che hanno costituito la concausa principale del tragico evento.

Per questo a tutti noi rimane l'onere di tenere sempre alta l'attenzione sui problemi della sicurezza del lavoro e dell'esercizio ferroviario, che rimane ancora oggi un tema controverso e non del tutto risolto nel nuovo corso delle ferrovie di questi ultimi anni.

R. De Paolis (PR)



FONDO DI SOSTEGNO di L. Ciriello (BO)

## UN FONDO "SCIVOLOSO"

Opportunità o trappola?



Sarà attivo per 10 anni (fino al 25/06/2020).  
Avrà due tipologie.

**PRESTAZIONE ORDINARIA** (max 18 mesi):  
a. riconversione e/o riqualificazione professionale...  
b. riduzioni dell'orario di lavoro/part-time...

**PRESTAZIONE STRAORDINARIA** -quella che analizzeremo - (max 48 mesi):  
Cessazione del rapporto di lavoro (verrà saldato il TFR), ed accompagnamento alla pensione.

Prevede il versamento di un assegno di sostegno (fino alla erogazione della pensione) ed il versamento della contribuzione correlata (fino al maturare dei requisiti pensionistici).

Gli importi annui dell'assegno straordinario verranno suddivisi e corrisposti per 13 mensilità, sarà equivalente alla pensione che si maturerebbe comprendendo il periodo mancante e non è reversibile agli eredi in caso di decesso (viene liquidata la pensione indiretta). Per i titoli di viaggio la condizione è equivalente ai pensionati.

Le priorità di accesso sono nell'ordine: la volontarietà - la maggiore contribuzione posseduta, la vicinanza ai requisiti per la pensione (di anzianità o di vecchiaia) - il minore carico familiare.

Per avere diritto alla pensione si dovrà fare la domanda all'INPS prima che si apra la finestra pensionistica.

In caso di non accordo con le OO.SS., l'azienda per il 30% delle eccedenze, potrà utilizzare l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo solo su base volontaria.

### FINANZIAMENTO DEL FONDO:

Un contributo ordinario annuo dello 0,50% della retribuzione, di cui lo 0,375% a carico del datore di lavoro e lo 0,125% a carico dei lavoratori.

Le prestazioni straordinarie sono interamente a carico dell'azienda (assegno straordinario + contribuzione correlata)

E presumibile che si attingerà ai 117.500.000 euro versati (125.000.000 euro maturati) dai lavoratori delle ferrovie dal 1998 al 2005.

### NEGATIVITÀ E PERPLESSITÀ

- L'assegno straordinario di sostegno, non prevede la 14<sup>a</sup>, assegni familiari e non si adeguerà, a differenza di quello ordinario, agli eventuali successivi incrementi salariali. Eventuali redditi da lavoro dipendente sono cumulabili entro il limite dell'ultima retribuzione. La mancanza di alcune voci (straordinario, premio di risultato, una tantum) influiranno anche sulla contribuzione correlata.
- Se durante l'accesso al fondo cambiano le norme pensionistiche (i tempi), i 48 mesi potrebbero non bastare e sono previste nel

caso non meglio specificate azioni correttive.

Con l'accesso al fondo terminano l'accantonamento del TFR e la contribuzione aziendale ad Eurofer.

La quantificazione dell'importo della pensione spettante, risulta difficilmente quantificabile, le faq prevedono che "l'importo, così come calcolato dall'INPS, sarà reso noto al dipendente con l'erogazione del primo assegno straordinario".

L'assegno straordinario è nominativo, quindi ne può usufruire solo l'intestatario, di conseguenza non da diritto alla reversibilità. Nell'eventuale caso di decesso del titolare intestatario dell'assegno straordinario, il coniuge o gli aventi diritto, non potranno usufruire dell'assegno mensile. Il coniuge, nella fattispecie, percepirà la pensione di reversibilità ricalcolata al momento del decesso, quindi mancante dei contributi previdenziali versati dal fondo, con evidente riduzione dell'importo.

Accedendo al fondo per vecchiaia, col sistema contributivo o misto (senza 18 anni al 31/12/95), con pochi anni di contributi, si avrà una forte penalizzazione. Per macchinisti e per altre qualifiche, essendo il requisito per la pensione di vecchiaia 58 anni, e considerando che gli anni di scivolamento sono figurativi, si andrebbe in pensione con pochi anni di contribuzione, a differenza di altri lavoratori per i quali il limite dei 65 anni permette di raggiungere una maggiore contribuzione.

### CONSIDERAZIONI - ATTENZIONE AL FONDO

Il fondo è stato sottoscritto da tutte le maggiori OO.SS., il 15/05/09 ed integrato con l'accordo del 17/11/10 non sottoscritto dall'OrSA. L'accordo del 17/11/10 prevede l'immunità dal fondo per chi riveste incarichi sindacali (componenti RSU ed organismi direttivi O.S. non potranno esserne interessati su base obbligatoria), il che oltre che vergognoso, fa comprendere che l'accesso al fondo è da valutare attentamente.

A livello territoriale ci sono già diversi accordi sottoscritti dalle OO.SS. firmatarie nazionali, in molti casi con la sola opposizione dell'OrSA, ad eccezione che in Campania dove tutte le sigle hanno firmato.

La mancanza di chiarezza ed informazione, poi è sempre un segnale preoccupante.

L'eliminazione di migliaia di posti di lavoro comporterà la chiusura di impianti con ricadute in un contesto occupazionale già negativo.

In alcuni casi, nelle stesse località in cui si affermano esuberanti di macchinisti della cargo, chiedendo l'attivazione del fondo, la stessa azienda dichiara di avere carenze di macchinisti alla regionale.

Il fondo non è il male in assoluto, ma non è condivisibile che venga usato per creare esuberanti (anche grazie all'agente solo ed al polifunzionale), mandando via personale "vecchio, costoso e privilegiato", sostituendolo solo in parte con giovani, meno pagati e meno tutelati.

## LAVORI USURANTI

Dal governo una proposta peggiorativa sui lavori usuranti: entro il 24/2 al via il decreto. Riproponiamo il nostro appello.

I macchinisti dei treni e tutti gli addetti alla guida degli altri mezzi di trasporto merci sono stati esclusi dai benefici relativi ai lavori usuranti approvati con la legge 247/07 di recepimento dell'accordo sul welfare del 23 luglio 2007.

Tale ingiusta ed incomprensibile esclusione è stata operata stravolgendo l'accordo del 23 luglio, il quale sul punto recitava testualmente: "conducenti di mezzi pubblici pesanti"; divenuto poi, nel testo di legge da Lei proposto, "conducenti di veicoli pesanti adibiti a servizi pubblici di trasporto di persone."

La sibilina specificazione della tipologia "trasporto di persone" ha modificato sostanzialmente l'accordo che, con sofferenza e senso di responsabilità, i lavoratori avevano pure approvato, escludendo irragionevolmente migliaia di lavoratori e negando di fatto benefici della legge a tutti i macchinisti addetti ai treni merci oltre a tutti gli altri lavoratori del settore adibiti alla guida.

Migliaia di lavoratori si troveranno a guidare treni merci o camion fino a 65 anni, contro ogni evidenza fisiologica, contro la sicurezza e contro il buon senso.

Una scelta cinica e ingiustificabile perché i macchinisti dei treni merci "soffrono" condizioni di lavoro usuranti pari o maggiori di quelle dei treni viaggiatori per il semplice fatto che lavorano prevalentemente di notte, su mezzi molto più obsoleti ed esposti a maggiori rischi multifattoriali per la salute. Trasportare autocisterne di sostanze pericolose, nocive, infiammabili o esplosive, a ciclo continuo sulle 24 ore, non può essere considerato meno nocivo e rischioso di altre tipologie di trasporto.

Riteniamo che Ella, assieme ai soggetti sindacali che hanno promosso e firmato quell'accordo, debba assumere la responsabilità di sanare questa grave ingiustizia che, oltre a danneggiare migliaia di lavoratori, espone le Istituzioni e la "concertazione sindacale" ad una ulteriore perdita di credibilità. Se sarà necessario i macchinisti italiani saranno pronti anche in questo periodo elettorale ad azioni di protesta e mobilitazioni per difendere il diritto ad un lavoro sicuro e dignitoso.

La redazione di Ancora In Marcia!

**DISDETTE** di A. Nicoletta (GE)

# RAPPRESENTANZA E RAPPRESENTATIVITÀ

*Le deleghe dei confederali, a Genova come altrove, subiscono perdite notevoli, eppure questi continuano a firmare pessimi accordi.*

*L'illusione di governare i cambiamenti li rende immuni dalle disdette?*



I dati delle adesioni ai sindacati, almeno nella mia regione, con il nuovo anno hanno portato delle sorprese sicuramente positive (almeno dal mio punto di vista). I numeri non dicono tutto ma sono un aspetto su cui vale la pena soffermarsi. CGIL ha avuto 159 disdette, Cisl un'ottantina, UIL 117, UGL 15 e FAST 33. Tenete conto che con questi dati FAST praticamente sparisce e CISL ha recuperato un 40 disdette per "merito" di un fuoriuscito CGIL che, correndo il rischio di perdere il distacco per andare nel fondo su "invito" della sua ormai ex segreteria regionale, ha deciso di trasferirsi armi e bagagli (ovvero una quarantina di tessere) alla suddetta CISL che l'ha subito distaccato. Questa consistente perdita di adesioni non ha lasciato indifferenti i sindacati, tanto è vero che la segreteria regionale FILT CGIL ferroviari si è dimessa in blocco (dicono su ordine della segreteria nazionale) tornando, come recita un loro comunicato ufficiale, in produzione! Immaginate la mia sorpresa (e quella di tanti altri colleghi) nel vedere negli scorsi giorni uno dei componenti di tale ex segreteria con la tuta da lavoro dell'Officina manutenzione Locomotive di Genova Rivarolo dopo che per decenni aveva sempre ricoperto il ruolo di distaccato. Oltretutto voci della rotaia dicono che in realtà il soggetto fosse dipendente di una officina manutenzione veicoli (quella di Genova Trasta) chiusa alcuni anni fa, dopo roboanti proclami contrari, anche con

l'accordo della stessa segreteria regionale. Inoltre nei confronti dei componenti di tale ex segreteria pare sia stato effettuato un vero e proprio "processo" nei locali della Camera del lavoro sede della FILT CGIL regionale alla presenza del segretario nazionale Alessandro Rocchi perché probabilmente ritenuti responsabili di tale "esodo". Io credo che anche in questa occasione i sindacati confederali e i "cespugli" a loro vicini hanno perso di vista la realtà di chi effettivamente lavora. Si firmano accordi di ogni genere (Agente Solo, IVU, Accordo cargo e polifunzionalità) sulle spalle dei lavoratori senza avere mai il buongusto e la correttezza di chiedere loro cosa ne pensano prima di firmare. Non solo, anche dopo la firma non c'è traccia negli impianti di assemblee per spiegare le motivazioni della firma e per dire ai lavoratori interessati come cambierà il loro modo di lavorare a seguito di quegli accordi. Noi come Orsa abbiamo scelto una strada diversa: siamo andati tra tutti i lavoratori, non solo tra il pdm, e abbiamo cercato di spiegare come cambierà il lavoro e le maggiori incombenze (a costo zero!!!). Il resto del ragionamento se lo sono fatto loro che, mai come questa volta, hanno mandato un segnale forte a chi si è arrogato il diritto di rappresentanza senza essere più realmente rappresentativo degli interessi e delle necessità di chi quotidianamente è chiamato a prestare la propria opera nelle varie strutture di FS.

**CIRCUMVESUVIANA** di A. Iasio (NA)

# NULLA È CAMBIATO DOPO L'INCIDENTE

*Riceviamo e pubblichiamo il comunicato a seguito dell'apertura del raddoppio Napoli - Poggioreale della Circumvesuviana*

In data 19 gennaio u.s., le OO.SS. Or.S.A., Cisl, Confail e Ugl hanno inviato all'Azienda, all'Ustif, alla Regione e alla Prefettura un fax in cui denunciano che nulla è cambiato a distanza di cinque mesi dall'incidente del 6 agosto 2010, verificatosi, nella curva del Pascone, della linea ferroviaria Napoli - Baiano della Circumvesuviana.

I Responsabili aziendali, pochi giorni prima dell'incidente, erano stati avvisati del pericolo, ma non hanno ritenuto opportuno intervenire; sarebbe bastato intervenire opportunamente, con poche risorse, sull'attuale sistema ATP, per impedire al treno di raggiungere quella velocità.

Invece, nei momenti successivi al terribile incidente, la Direzione aziendale giustificava la mancata copertura tecnologica, con la mancanza di risorse economiche.

Nulla è stato fatto prima dell'incidente e cosa ancora più grave, nulla è stato fatto dopo. Infatti la riattivazione, dopo 5 mesi di sequestro da parte della Magistratura, è avvenuta senza alcun miglioramento per la sicurezza del servizio ferroviario e quindi di conseguenza si continua a scaricare sui Macchinisti tutte le responsabilità, senza neanche tener conto che oltre che per errore umano, tali incidenti potrebbero verificarsi anche per malore del Macchinista.

Inoltre quanto accaduto, nella curva del Pascone, potrebbe verificarsi, in qualunque altro punto della linea ferroviaria ove persistono, molti rallentamenti a 10, 20 e 30 Km/h, per le pessime condizioni della massciata, presenza di ponti pericolanti, presenza di scambi inefficienti, ecc..., tutti rallentamenti non regolati da dispositivi di sicurezza ma effettuati con la sola attenzione del Macchinista.

Le suddette OO.SS. stanno richiedendo a gran voce un intervento per evitare altri incidenti ed inoltre stanno valutando la possibilità, in caso di mancato intervento sulla sicurezza, di disdettare l'accordo sull'Agente Solo nella Circumvesuviana.

**Augusto Iasio - RLS OrSA**



elettrotreno Metrostar della Circumvesuviana



# Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

*Al Direttore Trasporto Regionale Piemonte-Valle D'Aosta - Torino -  
Ai RLS/RSU Settore Condotta - Torino -*

**Oggetto: disergonomia loc. D445 e Pil.TD a seguito implementazione SSB e criticità pregresse. Sicurezza/Infortuni/Regolarità dell'Esercizio Danni e Responsabilità.**

Il giorno 01 ottobre ho utilizzato per la prima volta una loc.D 445 e Pil.TD modificate con la nuova apparecchiatura del SSB-SSC. Sono rimasto basito e sconcertato (Macchinista TV TD TE dal 1972) dall'innamissibile peggioramento delle già impossibili condizioni di vivibilità e pericolosità dell'ambiente di lavoro. Non riesco a capacitarmi chi possa aver progettato nonchè autorizzato tale situazione di ulteriore degrado dimostrando un'insensibilità verso i lavoratori.

Elenco delle Nuove criticità non esaustivo:

- i videoterminali non hanno una protezione/funzione anti-riflesso (al contrario delle Aln) e nonostante la regolazione del contrasto, riflettono luci/immagini dell'ambiente circostante sia da fermo che in movimento-, -non sono regolabili nell'inclinazione e non sono girevoli sui propri assi (al contrario delle Aln) per un'orientamento ottimale-, -non sono visibili dalla postazione del 2° agente che pertanto è impossibilitato ad assumere
- informazioni/controlli sulla condotta e dei dati emessi(velocità, codici ecc.)
- sono stati eliminati (Pil.TD) o spostati (D445 occorre addirittura alzarsi) gli indispensabili e luminosi leggii per Schede /Fcl e Module di prescrizioni treni che rimangono svolazzanti non trovando un'allocatione stabile
- il tachimetro di soccorso(Pil.TD) risulta orientato solamente verso il 1° agente
- l'attenuazione luminosa dello schermo risulta insufficiente durante l'uso notturno-
- l'armadio elettronico con tutto il suo ingombro ha ulteriormente ridotto gli spazi vivibili dell'angusta cabina, soppresso l'unico presidio destinato in origine ad accogliere le borse di servizio e gli indumenti del Pdc che pertanto non si sa dove collocarle
- le ulteriori apparecchiature disposte necessariamente nella parte alta delle cabine sopra ai deflettori parasole, comportano l'abbassamento forzato degli stessi con quotidiane "zuccate".

Elenco delle criticità Recenti non esaustivo:

- la segnalazione Blocco "Porte Chiuse" a luce verde non è supportata da un'altrettanta di "Porte Aperte" a luce rossa (al contrario delle Aln) già oggetto di precedente Rapporto TV31 n° 4/2008 prot.39 del 13.10.2008 a cui rimando
- le seggiole mobili dall'enorme peso di 34 Kg debbono essere spostate di continuo per poter accedere e districarsi nelle cabine, non assicurando la mobilità necessaria e sono d'intoppo nell'eventuale evacuazione oltre a non poter essere regolate nell'inclinazione per la mancanza di spazio. Concorrono a volte ad indebiti azionamenti del volantino di potenza. Non permettono una facile e completa apertura degli sportelli apparati elettrici alle spalle del Pdc. Nella Pil.TD non sono state fissate solidali al pavimento al contrario dei Minuetti
- alcuni modelli dei climatizzatori posizionati in maniera difforme non permettono una facile e completa apertura sportelli degli apparati elettrici superiori. Saltuariamente spandono l'acqua di condensa

Elenco delle criticità Pregresse non esaustive:

- porte di accesso alle cabine con apertura parziale in conflitto sia con le vecchie/nuove seggiole. Limitazione nell'escursione delle porte stesse dalla presenza nella parte posteriore degli estintori a Polvere con diametro maggiorato. Ho segnalato più volte l'incongruenza anomala e richiesto la riparazione sul libro di Bordo TV25, l'Officina ne ha sempre dichiarato la regolarità. In origine (1985) la locomotiva era dotata degli estintori "Stopfire" al Triclorometano poi tolti d'opera perchè nocivi, di dimensioni inferiori e che permettevano la completa apertura delle porte (da provare l'accesso dalle scalette con il Trolley di dotazione a tracolla e con le porte che rimbalzano ad effetto molla!!!)

- rumorosità nelle cabine ( D445 ) con assordanti quanto superflui campanacci per i più svariati allarmi a cui non sono mai state poste migliorie (la messa in servizio di queste cabine risale alle D 343/443 del 1967 e sono andate via via peggiorando!!!).
- corridoi di attraversamento tra le cabine mancanti di sgondri o elementi grigliati. Occorre pattinare sull'olio sempre presente anche sulle pareti per non rovinare con incontrollate cadute sul pavimento impraticabile. Questo determina innumerevoli continue salite e discese dalle cabine anche dal lato interbinario ( a Chivasso i treni possono sfrecciare fino a 160 Km/h sul 3° binario attiguo) per l'azionamento dei vari dispositivi posizionati in maniera disordinata. Nei corridoi con le Valige Trolley non si riesce a passare
- chiavi Pasp chiavette Rec oltre a fanale Biluce, cavo di schuntaggio, maniglie di isolamento e di banco, chiave tripla, chiave a triangolo per chiusura porte cabine che devono essere Pag.02 traslate da una testata all'altra (meno male che la scatola dei petardi è stata soppressa).



Nel complesso di più Aln tutto questo non avviene e ogni mezzo ha la propria dotazione come pure alcune Pilotine di altri Compartimenti

- microclima con difficoltà di termoregolazioni valide, spifferi generalizzati e attenuati con nastro da pacco, fessure della centralina pirometrica, dispositivi elettronici pre-ventilazione dinamica della cabina riempite di carta alla benemeglio, polveri sottili in sospensione, esalazioni più o meno nocive
- Pilotine con presenza di forti fruscii e fischi provenienti dalle cornici dei vetri scorrevoli.

Per quanto sopra lo scrivente:

**ATTUERA' D'INIZIATIVA TUTTE LE MISURE IDONEE A TUTELA DELLA PROPRIA INCOLUMITA' in ossequio a quanto previsto dalle Norme Antifortunistiche e del Dlgs n°81/2008.**

**IN OSSEQUIO ALL'ART.20 Dlgs 81/2008 DI AUTOTUTELA** onde prevenire possibili infortuni da carichi/contusioni sul lavoro, non effettuerà alcun intervento straordinario o d'emergenza sulle apparecchiature elettriche chiuse dagli sportelli sopracitati.

**NON GARANTISCE IL RISPETTO DEI TEMPI ACCESSORI E DELLE SOSTE** rimasti inadeguati (località di inizio servizio) e regresso della marcia (Chivasso ecc), connessi con le nuove ripetitive/ridondanti operazioni saliscendi e d'inserzione delle Patenti con relative apparecchiature da Locomotore a Pilotina e vv.

**INVITA I RESPONSABILI A RIVEDERE LE CRITICITA' RAPPORTATE. SOLLECITA L'INTERVENTO DEGLI RLS/RSU** per quanto di competenza. **SI RISERVA DI ADIRE LE VIE LEGALI** per danni o quant'altro subito a seguito del continuare l'utilizzo dei Mezzi in tale situazione altamente degradata.

*Auspico pertanto una positiva soluzione della problematica in tempi brevi sperando che questo possa portare a risultati positivi per tutti. Risulta evidente come la locomotiva in questione non sia più a norma augurandomi che non si debba arrivare a rifiutare la stessa da parte del singolo macchinista. Tanto dovevo per il seguito di competenza, in attesa di un cenno di riscontro e per l'invio alle Superiori Sedi.*

Aosta 21.10.2010

Macchinista Livio SOLDA'  
Presidio Condotta Aosta

**TRENITALIA**  
SISTEMA REGIONALE DELLO STATO

Divisione Passeggeri Regionale  
Direzione Espediente Piacente  
Il Direttore

Egr. sig. SOLDA' Livio  
Torino, 29 novembre 2010

Oggetto: ergonomia - cabine di guida D 445

Relativamente a quanto segnalato con il TV 31 n. 6/2010 del 21 ottobre scorso è doveroso, in premessa, esprimere un particolare ringraziamento per lo spirito propositivo con cui Lei ha segnalato una serie di criticità presenti sulle locomotive diesel D 445 e sulle vetture pilota TD, in parte anche conseguenti all'introduzione di nuove tecnologie a bordo dei citati mezzi rotabili.

Tuttavia a riguardo preme evidenziare che la missione di questa Direzione, non prevede competenze dirette in ambito di modifiche delle apparecchiature dei rotabili, ponendo quindi questa sede nell'impossibilità di effettuare correttivi senza un preventivo benestare dalle sedi centrali competenti.

In quest'ottica, al fine di approfondire le questioni sollevate (sono giunte anche altre segnalazioni simili alla Sua), questa sede ha richiesto un significativo intervento alle competenti sedi centrali, con particolare riferimento alle tematiche inerenti la salute e sicurezza sul lavoro del personale dipendente.

Sarà cura di questa sede informare tutto il personale interessato appena perverranno indicazioni in merito.

Distinti saluti.  
GREGORIO Paolo Laurent

La risposta dell'azienda

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONI POLITICO-SINDACALE

**ancora IN MARCIA!**

È LA VOCE DEI MACCHINISTI ITALIANI DEI TRAM, METRO E DEI TRENI IN TUTTE LE PARTI DEL PAESE

**ANNO 2011 ABBONAMENTO ORDINARIO 15€**

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

LA NOSTRA STORIA da Germinal

# IGNOBILI SINDACALISTI: "VERGOGNA E VERGOGNATEVI"

Il sindacalista di professione, ovvero quello che è da anni distaccato dalla produzione e ben arrampicato nell'olimpico delle segreterie sindacali, quello che con autorità firma gli accordi con la controparte spesso senza consultare i suoi "rappresentati", è sicuramente un personaggio ambiguo ed in taluni casi anche ignobile.

Esattamente il contrario di altri sindacalisti che vivono nel ciclo produttivo a fianco dei propri compagni di lavoro, godono giustamente della loro stima e fiducia e onorano il ruolo e la storia del sindacato.

Purtroppo i sindacalisti di professione crescono sempre più rispetto a quelli di trincea. La loro figura è legata alle stagioni sindacali, da essi stessi imposte e vissute: da quella del "sindacalismo moderno", a quella del "sindacalismo responsabile" a quelle più recenti della cosiddetta "cogestione" e "concertazione". Figure sindacali sempre più di potere che traggono la loro forza dalla mancanza del conflitto, dall'autoritarismo e dalla scarsa democrazia del paese.

Lo stesso Gramsci già nel 1920 nel suo libro "SINDACATI E CONSIGLI" mette in guardia i lavoratori da questi sindacalisti, che "... troppo spesso ragionano come il padrone e vedono nelle richieste e nella rivolta dei lavoratori un arbitrio da condannare...". Poi arrivò il fascismo dove i sindacalisti del sindacato fascista godettero di autorità, favori e promozioni mentre gli altri furono licenziati, maltrattati e costretti all'esilio. Sorte toccata anche al fondatore di IN MARCIA Augusto Castrucci licenziato nel 1923 "per scarso rendimento" assieme ad altri 50.000 ferrovieri, con la casa bruciata a Pisa dalle squadacce e con manifesti di condanna a morte affissi per la città, tanto da costringerlo ad emigrare in una grande città come Milano.

La fine del fascismo e la conseguente rivincita di questi valorosi sindacalisti rilanciarono la figura epica del sindacalista fino alla scissione del 1948 quando CISL e UIL ed i loro aderenti ricominciarono a ricevere dal governo e dai padroni notevoli privilegi (distacchi, scatti di stipendio a premio e altre benemerienze). La CGIL invece fu espulsa dai luoghi di lavoro ed i suoi sindacalisti emarginati e puniti perfino per aver partecipato allo sciopero.

La forza della CGIL erano però le masse e la democrazia e lo stesso Di Vittorio, tipo discutibilmente democratico, fu costretto a ritirare la firma su accordi da lui stesso sottoscritti, ma non condivisi dai lavoratori (vedi telegramma). Ma col passare degli anni questi uomini e queste figure vennero sostituite da altri cresciuti in epoche diverse. La stessa CGIL si ritirò dalla F.S.M.

(federazione sindacale mondiale di matrice proletaria) e dopo con Luciano Lama dette vita alla "svolta dell'EUR" che aprì la strada al cosiddetto "SINDACATO DEMOCRATICO E MODERNO"!!

Da allora le cose cominciarono a cambiare abbandonando il conflitto, che aveva più volte piegato i padroni, per dare ampi spazi alla contrattazione, a scelte unitarie verticistiche, che mortificavano la democrazia di base. Furono aboliti subito i consigli dei delegati (tutti eleggibili, tutti elettori!) che avevano dato una struttura democratica di base al sindacato e sostituiti da organismi unitari calati dall'alto (GUCI); addirittura in quel periodo furono chiusi quei giornali come IN MARCIA che esprimevano democrazia e spirito di lotta. Solo i macchinisti reagirono a queste chiusure rifondando ANCORA IN MARCIA come giornale autogestito dei macchinisti. I risultati non mancarono e con le lotte fu conquistato il DPR 374 (nuovo orario di lavoro) e successivamente costituito il COMU.

Ma il ruolo ignobile e di decadenza di certi sindacati e sindacalisti era ormai inarrestabile e vergognoso (vedi copertina IN MARCIA) fino ad arrivare all'accordo del 26 ottobre 1990, studiato e voluto dall'astuto D.G. Vaciago. Un accordo che prevedeva l'espulsione di 30.000 ferrovieri, seguito contestualmente da un articolo che preveda promozioni per tutti i sindacalisti distaccati dalla produzione nei DLF ecc.. Promozioni spartite e decise dagli stessi sindacalisti autopromossi. Solo lo SFI-CGIL di Bologna prese posizione contraria ed il solo sindacalista FASOLI di Verona rinunciò alla promozione.

Il resto è sotto gli occhi di tutti ed "il compagno" Moretti è il risultato di questo disgusto-



## GIUSEPPE DI VITTORIO E LA SUA DEMOCRAZIA!

Venuto a conoscenza che i lavoratori delle ferrovie di Giovinazzo avevano respinto l'accordo già firmato, egli con telegramma n° 4309 comunicò all'azienda:

"Seguito rifiuto maestranze riconoscere accordo firmato ieri sera STOP consideratelo come non avvenuto STOP".

Giuseppe Di Vittorio



so esempio. Non desta perciò oggi nessuna meraviglia che, dopo aver firmato l'agente unico, l'IVU e le altre delizie, ci sia una salvaguardia di protezione per quei sindacalisti firmatari (... lodo sindacale! ...) e neppure ci scandalizzano più di tanto che chi non firma gli accordi od i contratti debba sparire ... Oggi il quadro generale frutto delle "cogestioni" e delle "concertazioni" ci consente di dire solo "SI" e "GRAZIE PADRONE DEL LAVORO CHE CI DAI", come è avvenuto a Pomigliano e Mirafiori, e come avverrà in tanti altri luoghi di lavoro.

Attraverso le compiacenze di alcuni sindacati e perfino di spessori della "cosiddetta" sinistra, si organizzano, sotto ricatto, referendum che annullano diritti conquistati con tante lotte e principi costituzionali costati una guerra di liberazione.

In questa cruda e amara realtà questa rivista, fedele alla sua storia, non può che affiancarsi a sostenere quei lavoratori che con coraggio difendono diritti e democrazia e senza chinare la testa urlano ancora con forza il loro NO.

## UNA DELLE LETTERE DELLA VERGOGNA...

ING. DIRETTORE COMPARTIMENTALE VERONA  
Verona.  
In merito all'applicazione dell'Accordo Nazionale del 26.10.90 ed a seguito del primo accordo dal quale era già scaturita la proposta di passaggio del quarto Responsabile Compartimentale, rispettivamente:  
MANTOVANI GIANLUIGI - da Tecnico a Capo Tecnico (V Liv. - IV Area)  
PETTENELLA MARCO - da Capo Tecn. Sup. a Capo Tecn. Sovr. (8° Cat. - V Area)  
PERINI LUIGI - da Verificatore a Capo Tecnico (5° Liv. - IV Area)  
ROVERE FLAVIO - da Capo Stazione a Capo Staz. Snc. (7° Liv. - IV Area)  
E del Presidente del D.L.F. MANTOVANI SANDRO da Revisione Superiore a Revisione Sovr. (5° Cat. - V Area) gli levate alle opportune Sed. nel rispetto di quanto scaturito dal secondo incontro. Vi segnaliamo i seguenti comitati:  
FIEC - CGIL:  
1) GENNARO ENZO - BZ da Segretario Superiore a Segretario sup. 1° Cl. (8° Cat. - V Area)  
2) FELIS MAURIZIO - TN da assistente a Assistente di Stazione (3° Liv. - II Area)  
3) PRESTIPINO ALDO - VI da Macchinista a Macchinista (7° Liv. - IV Area)  
4) RISSA PAOLO - VR da Capo Stazione a Capo Staz. Sup. (7° Liv. - IV Area)  
5) FASOLI FIORENZO - VR da Capo Staz. Sup. a Capo Staz. Sovr. (8° Cat. - V Area)  
FIEC - CISL:  
1) GIORETTI CARLO - BZ da Macchinista a Capo Deposito Sep. a dicembre 1.1.1990 (7° Livello - IV Area)  
2) FALCOMATA BRUNO - BZ (\*) da Macchinista a Capo Esposito Sep. a dicembre 1.1.1990 (7° Livello - IV Area)  
3) PAGANINI EZIO - MN da Deviatore Capo a Segretario (5° Liv. - IV Area)  
4) FERRANTE NICOLA - TN da Operario a Segretario (5° Liv. - IV Area)  
(\*) Possono far carriera alla Direzione Centrale attraverso l'Ufficio Personale Atto Adde.  
UIL - UIL:  
1) PARETTA GIOVANNI - VR da Rev. Sup. 1° Cl. a Capo Set. Uff. (8° Cat. - V Area)  
2) CEDERLE LINO - VI da Verificatore a Capo Tecnico (5° Liv. - IV Area)  
3) TOMINI GIANCARLO - VR da C.P.V. Sup. a C.P.V. Sovr. (5° Cat. - V Area)  
FINAPS - CISAL:  
1) PARETTA MARIO - VR da Capo Gfnt. Sep. a Capo Gen. Sovr. (8° Cat. - V Area)  
2) ZAMBRANO LUIGI - VI da Ass. Staz. a Capo Gestione (5° Liv. - IV Area)  
3) RAMA FERDINANDO - VR da Ass. Mag. a Assistente Mag. (7° Liv. - II Area)  
Dati e Saluti  
Segreteria Ferrovieri - Capoluogo Verona  
FIEC-CGIL-FIEC-CISL-UIL-UIL-FINAPS-CISAL  
I sindacati "comunicano" i loro propositi. Naturalmente con l'immane lottizzazione: 5 CGIL, 4 CISL, 3 UIL, 3 CISAL

STORIE FERROVIARIE dal Prof. Plinio Vecchiotti, docente di Storia Improbabile dell'Università degli Studi di Fucecchio

# LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICIO CAP. II

Abbiamo già visto nel capitolo 1 come nel 1853 sulla soglia di S. Pietro ci fosse il Papa Pietro Paolo V, e come direttore delle Ferrovie Pontificie il conte Ugolino Benito Furfanti De La Vega, e come costui fosse un tipo poco raccomandabile, ma molto raccomandato.

I treni pendolari di allora andavano quasi tutti ad agente solo, perché nello Stato Pontificio non c'era l'attenzione che c'è oggi per la sicurezza; gli unici treni nei quali il capotreno stava in cabina di guida erano quelli dotati delle vetture pilota che tecnicamente erano definite come "quelle dove non si vede una mazza".

Un giorno accadde però che il conte Ugolino Furfanti, che di solito viaggiava in eurostar oppure in carrozza, prese uno dei treni regionali con queste vetture pilota, e quando si avvide che c'erano in cabina di guida due persone e non una sola diede in escandescenze: iniziò ad insultare capotreno e macchinista, a urlare come un forsennato, a tirare craniate contro il treno e a pronunciare frasi che nello Stato Pontificio ti mettevano a rischio scomunica. Per calmarlo fu necessario l'intervento delle guardie svizzere, una delle quali, constatando l'impossibilità di ristabilire la quiete pubblica con le buone, gli picchiò in testa il manico dell'alabarda.

Una volta rinvenuto, il conte De La Vega, ancora furibondo per quanto aveva visto sul treno, e pare anche per la botta in testa presa, si attivò con la sua consueta cattiveria per affrontare la situazione che lo indisponneva così tanto.

Nessuno sa il motivo per cui ce l'avesse tanto con i macchinisti: alcuni studiosi sostengono che quando il Furfanti era all'asilo il figlio di un macchinista una vol-



ta gli avesse rubato il suo orsetto di peluche, altri hanno invece delle prove che, quando il conte era un giovanotto, la sua fidanzatina lo avesse tradito con un aiutante macchinista. Fatto sta che il Furfanti De La Vega decise di far intervenire uno dei responsabili pontifici del trasporto locale, un uomo che era stato per lui come un padre, e per questo lui tuttora lo chiamava "Babbo", e gli mandò questo dispaccio con la massima urgenza:

"Caro Babbo Natali, hai tempo fino a domani mattina per avvisare che anche sulle pilota "quelle dove non si vede una mazza" ci deve essere l'agente solo; altrimenti prima ti licenzio, e poi ti denuncio alla Santa Inquisizione."

Il Cardinal Natali appena lesse il messaggio restò traumatizzato, e fu preso dal terrore di

finire nelle mani dell'Inquisizione, ma soprattutto di perdere il suo lauto stipendio. La mattina dopo uscì quindi una circolare da lui firmata che diceva:

"A chiarimento dell'accordo sull'agente solo, si precisa che anche sulle pilota "quelle dove non si vede una mazza" ci deve essere un macchinista e basta, e inoltre il primo che osa rivolgergli la parola sarà fustigato". Erano parole dure, ma non per questo dovete pensare che il Cardinal Natali fosse una persona cattiva; il fatto è che nello Stato Pontificio non esisteva il concetto di diritto dei lavoratori, non come nelle ferrovie di oggi nelle quali regna il dialogo, il rispetto per chi lavora e per la sua dignità.

Fu così che i macchinisti si trovarono a subire questo ennesimo soprano.

Come finì la vicenda? Nessun lo sa con certezza, perché i documenti che ne parlano sono andati dispersi. Gli studiosi hanno però formulato tre diverse teorie a proposito.

1° teoria: i macchinisti se ne stettero in silenzio, e subirono stoicamente per molti molti anni.

2° teoria: i macchinisti si ribellarono a colpi di M 40 PS (il modulo "M 40 Pontefice Sommo" che era in uso all'epoca), e allora il Papa Pietro Paolo V licenziò il conte Furfanti e il cardinal Natali per inettitudine.

3° teoria: appena ci fu l'unità d'Italia il conte di Cavour mise in atto un processo di razionalizzazione delle ferrovie: il Cardinal Natali fu mandato in esilio e si rifugiò in Lapponia dedicandosi all'allevamento delle renne; il conte Benito invece fu internato, non in un ospedale psichiatrico bensì in un asilo nido, dove gli furono donati un ciuccio e un orsetto di peluche, e allora finalmente visse felice e contento.

NUOVE SOCIETÀ di F. Salomoni (MI)

# TLN!!! UN INQUILINO PESANTE

Ad un anno e mezzo dalla nascita mancano i soldi e il contratto un mistero

L'ormai remoto 4 agosto 2009 segnava la nascita di Trenitalia-LeNord (TLN), società di trasporto regionale che mira a divenire unico vettore di trasporto ferroviario locale in Lombardia. Creata in rispetto del protocollo d'intesa tra Governo e Regione costituita paritetivamente da FNM SpA e Trenitalia SpA, una società responsabilità limitata, dall'esiguo capitale sociale di 120mila euro con azionista di maggioranza LeNord.

L'avvio della società è stato presentato in due fasi. La prima, attivata il 15 novembre 2009 e con scadenza dopo 11 mesi, di affitto dei rami d'azienda relativi alle due parti. La seconda di avvio vero e proprio prevedendo una ricapitalizzazione di 6 milioni di euro dopo una verifica del raggiungimento di obiettivi quali puntualità, regolarità,

pulizia, informazione e potenziamento dei servizi offerti, col fine ultimo di assumere la qualifica di Operatore Ferroviario. Dalla scadenza dei famosi 11 mesi di affitto passato ormai tempo e a colpi di proroghe siamo arrivati al comunicato del 21 dicembre 2010 che promulga l'ennesimo rinvio, spacciato come ultimo e definitivo, collocando la scadenza in data 31 marzo 2011. L'ennesimo slittamento stato giustificato con l'obbligo di rispetto della nuova normativa Consob sulle parti correlate che sancisce nuovi passaggi formali. Ma la realtà è ben diversa. Infatti, come dimostrato dai rimborsi ordinati, nel ramo Trenitalia ci sono alcune servizi con ritardi cronici con medie oltre i limiti, mentre altri obiettivi sono lontani dai traguardi. Non bisogna tralasciare per i tagli ai fondi derivanti dal governo/regione che

ridimensionare il servizio, ma non si spiega come ci siano stati utili di 20 milioni di euro a fronte poi di un aumento delle tariffe per l'utenza. Inoltre sin dall'istituzione della nuova società si aperto il tavolo di trattativa per il raggruppamento delle figure professionali presenti nei due contratti da far poi confluire nello strumento che si applicherà. A differenza della fusione del trasporto regionale che sta avvenendo in Emilia Romagna, tra società di matrice ferrotranviaria, in Lombardia la discussione sta infervorando su quale contratto adottare. Il contratto delle attività ferroviarie in materia di tutela offre delle sicurezze maggiori e a livello salariale si distingue favorevolmente rispetto al concorrente, che tuttavia presenta dei lati positivi quali materia previdenziale. Nell'attesa della fine della disputa si sta a guardare i vicini e con il contratto della mobilità congelato tutto possibile. Da indiscrezioni e vista la realtà storica favorevole ai manager che stiamo attraversando non si esclude un ibrido di stampo pomiglianese. Si vede comunque lontano l'accorpamento definitivo in TLN, soprattutto con i tavoli ancora così aperti e la scadenza incombente di fine marzo.



**SUCCEDE IN VENETO** di R. Favretto (VE)

## VARIE INIZIATIVE DEI LAVORATORI

Sembra che la società abbia tirato troppo la corda e stia perdendo il controllo sul personale.

**TEMPI ACCESSORI.** Portogruaro è un importante sottocentro della DTR. Da qui molti pendolari raggiungono Mestre e Venezia. Pdm e pdb, molto prima che il sole si alzi, devono preparare i materiali, stazionati alla meglio sui binari liberi. Non sono binari costruiti per fungere da rimessa o da deposito locomotive. Il personale deve quindi operare precariamente ed in condizioni di sicurezza migliorabili. In questo scenario già difficile, compaiono nuovi turni di lavoro con gli accessori decurtati. Pdm e pdb si è coalizzato per applicare le regole come esige il datore. Oltre metà dei treni aventi origine parte in ritardo.

Fastferrovie ha scritto al prefetto spiegando che la preparazione del treno prima della partenza è un obbligo per il dipendente e serve per fare viaggiare in sicurezza il treno.

**LEGNAGO,** altro sottocentro DTR. Anche qui vi è del materiale stazionato distante dal fabbricato viaggiatori, ove i camminamenti sono precari. E' stato richiesto al pdb di effettuare la manovra di

piazzamento del materiale. Il RLS del pdb ha correttamente contestato la mancata consultazione prevista dalla legge, come pure la mancata formazione del personale interessato e l'assenza dei giubbetti ad alta visibilità. Per migliorare la sicurezza, come prevede la legge, vanno riformulati i M365 (regolamento di disposizioni di servizio della stazione). Il RLS suggerisce giustamente ai capotreno di autotutelare la propria salute astenendosi dalle operazioni. Naturalmente la denuncia era estesa a tutto il territorio ove operano i lavoratori rappresentati dal RLS. Fastferrovie Veneto ha ripreso l'argomento manovra evidenziando che i doveri contrattuali del capotreno sono "dirigenza sorveglianza e responsabilità del convoglio relativamente alla circolazione". Ciò esclude il piazzamento dei materiali.

**PADOVA.** Il pdm operante alla DTR utilizza le loc D445. Ingegnosi dirigenti hanno ridotto lo spazio, già piccolo, in cabina B inserendo ingombri vari. Tanto che i parasole di lamiera restavano in posizione da urtarvi il capo. Il tutto senza la dovuta consultazione del RLS per gli aspetti ergonomici complessivi della cabina. L'azienda ha quindi tolto urgentemente i parasole ed utilizzato le locomotive in questo stato. Ma l'obbligo dei parasole è

previsto dalla Fiches UIC 651! E' stata tolta una sicurezza contravvenendo al dlgs 81. Inoltre, manca ancora il consenso di ANSF per la versione alternativa. Si verificano quindi richieste di girare la macchina, da parte del personale, che comportano inevitabili ritardi o soppressioni.

**TREVISO,** altro sottocentro DTR sede di deposito locomotive. Mai i TAF sostano di notte sui tronchini di stazione mal raggiungibili e poco illuminati. Si dovrebbe persino visitare il materiale dalla parte del binario di corsa. Trenitalia è stata avvisata, ma, come consuetudine, non risponde, nè si attiva.



L'interbinario ove effettuare la visita al materiale al buio, mentre sfreccia un transito

**TECNICA** di G. Ballerini (FI)

## AVARIA TACHIMETRICA E ODOMETRICA DEL TACHIMETRO E DELL'SCMT

È successo che una E444, attrezzata coi nuovi tachimetri dis, oltre gli 80/100 km/h iniziasse a segnare velocità non reali, in quanto, a velocità superiori, la lancetta tornava indietro, segnando 60 km/h. L'esperienza dei macchinisti, chiamata adesso il "saper essere", è risultata fondamentale per valutare che fino a 80 km/h il tachimetro segnava la reale velocità. Infatti con l'utilizzo di un cronotachimetro o semplicemente di un cronometro, calcolando il tempo necessario ad andare da un cippo chilometrico all'altro è possibile capire a quanto andiamo. La proporzione è 3600secondi (un'ora) : secondi necessari per percorrere un km = x km/h : 1 km/h => es 60 secondi per percorrere 1km fa 3600x1/60 ovvero 60km/h. 45 secondi: 3600x1/45 = 80 km/h).

Dalle varie prove effettuate i macchinisti hanno capito che l'apparecchiatura scmt non rilevava la velocità reale ma appunto i 60 km/h indicati dal tachimetro, ne deducevano che il guasto era da ricondursi a uno o più GEU, e non al tachimetro di per se. La centralina delfina della macchina invece rilevava la corretta velocità (tramite l'apparecchiatura memocarta ancora in funzione, pur essendoci il DIS sulla macchina), in quanto non dava problemi, come anche l'antislittante funzionava regolarmente senza dare false segnalazioni.

L'scmt infine non rilevava alcun errore, visto

che i "punti informativi" gli sopraggiungevano in anticipo rispetto a quello che il sistema si calcolava, in quanto chiaramente l'odometria era falsata dalla velocità che in realtà risultava essere superiore a 60 km/h. In questa situazione, su linee senza ripetizione segnali, ovvero dove si trovavano, è quasi come non avere l'scmt attivo, in quanto sarebbe stato possibile sfondare la velocità massima e perfino superare un segnale a ben oltre 30 km/h, visto che per l'scmt il treno è ben lontano dal segnale e si accorgerebbe del superamento solo al passaggio sotto al segnale.

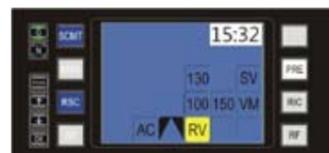
Avendo quindi la certezza che fino a 80 km/h il tachimetro segna la giusta velocità, sarà necessario segnalare l'avaria sul libro di bordo, inserendo una nota di limitazione di velocità a 80 km/h se il treno fosse condotto ad agente solo.

Invece, in caso di condotta a doppio agente, se i macchinisti ritengono di poterlo fare e le condizioni di condotta sono ottimali (stanchezza, visibilità, conoscenza linea, macchina ecc), le norme prevedono che è possibile regolare la velocità anche con tachimetro rotto, fino a termine corsa, in questo caso quindi sopra gli 80 km/h, utilizzando appunto un cronometro e anche con tanta coscienza e consapevolezza di ciò che si sta facendo, tenendo ovviamente un buon margine d'errore. Es sulla DD FI-RM dove la ve-

locità massima è sempre 250 al rango C, con un intercity a 200 è possibile senza troppa difficoltà andare a 150 km/h.

Succedesse invece il contrario, ovvero la velocità rilevata dall'scmt risulti essere superiore a quella reale, ci troveremo ad avere continuamente "perdita punto informativo". Questa ipotesi si può realizzare, nella maggior parte dei casi, per un guasto analogo a quello avvenuto di cui sopra, oppure per una differenza tra il diametro reale delle ruote e quello memorizzato dall'officina nell'scmt. In questo caso, siccome è impossibile proseguire la marcia facendo inchiodare il treno ogni chilometro, basterebbe escludere la funzione scmt con l'apposito pulsante, però non è un'operazione ammessa dalle norme in vigore, dunque dovremmo escludere interamente l'apparecchiatura agendo sulla piastra pneumatica, escludendo quindi anche la ripetizione segnali, portando il treno a termine corsa. Alcuni istruttori, anche se non è proprio permesso, convengono che sia più logico escludere solo l'scmt che tutto quanto, appellandosi al famoso "senno e ponderatezza" citato all'art 1 comma 3 dell'ipcl (casi imprevisibili).

A detta di altri invece bisogna escludere la piastra. Personalmente escluderei solo l'scmt, visto che dubito che venga contestato un intervento atto ad arginare la condizione di "insicurezza" di circolazione.



**REALTÀ LAVORATIVE** di W. B. (AS)

## COLLASSO

*"Non ti ho raccontato che ho volato un rosso? Ero da solo sulle ALe..."*

Inizia così l'amara confessione di un macchinista stressato dai turni pesanti, "salvato" dall'assenza di DIS su dei mezzi dotati di sola zona tachigrafica cartacea. Nulla di allarmante dal punto di vista della sicurezza, infatti il segnale è stato superato a bassissima velocità e senza impegnare il punto realmente protetto dallo stesso. Ciò che realmente preoccupa è il fatto che recentemente sempre più colleghi stanno andando nel pallone, e quasi nessuno tenta neppure di denunciare questi avvenimenti. Chi lo fa viene messo al bando, sia dalla maggior parte dei colleghi che dall'Azienda, come ad indicare la volontà precisa di mettere tutto a tacere, piuttosto che voler affrontare e risolvere le numerose problematiche che quotidianamente ci si presentano.

Ma l'esempio del supero rosso è solamente l'ultimo in ordine temporale che è stato portato alla mia attenzione. E purtroppo non è il solo. Logicamente i colleghi che riescono a "scamparla" hanno tutto l'interesse affinché questi avvenimenti vengano sponsorizzati il meno possibile, pena l'ulteriore accanimento nei loro confronti.

Dobbiamo aggiungere quindi anche le varie fermate volate, la quantità di colleghi

che 'scendono' di macchina a causa di problemi legati al sonno e allo stress, quelli che si danno malati perché non ce la fanno più e altre problematiche che neppure immaginiamo.

E chi rimane sui treni confessa di leggere riviste durante la condotta, di ascoltare la musica con le cuffie nelle orecchie, di telefonare a destra e a manca, di farsi accompagnare dalla moglie, addirittura di utilizzare il PC...

Un giorno un collega è venuto a dirmi che fare l'agente solo in inverno è più pesante che in estate. Sapete il motivo? Essendoci meno ore di luce si riesce a leggere meno mentre si guida, perché quando fa' buio "...è brutto farsi vedere con la luce accesa in cabina di guida, perché da fuori si capisce che stai leggendo". Parole di un macchinista (solo).

Ora tra i colleghi è esplosa la mania dei vari notebook, netbook e iPad. Perché? Perché fanno compagnia, distraggono, tengono svegli mentre si conduce il treno.

Ieri dicevano del secondo macchinista che leggeva il giornale mentre stava in cabina di guida. Oggi è il solo macchinista che lo fa'. E non potrebbe neppure farne a meno, perché la sola alternativa sarebbe quella di

## PIGLIATE 'NA PASTIGLIA

*Cosa ci fa un blister di venlafaxina (antidepressivo che può provocare tentativi di suicidio) nella cabina di un 632?*

*Se non sapessi che sono state fatte tutte le valutazioni dello stato di salute dei macchinisti mi preoccuperei. Se non sapessi che sono stati fatti studi sullo stress da lavoro correlato in seguito all'introduzione dell'agente solo ed all'aumento dei carichi di lavoro, mi preoccuperei. Ma so che le valutazioni, gli studi sono stati fatti e che sicuramente quel blister è entrato casualmente dal finestrino... o no?*

*Ma certo, posso stare tranquillo e poi se non sono tranquillo, posso sempre prendermi 'na pastiglia!*

Un Vecchio Bambino

addormentarsi sul banco di guida, dal momento che i mezzi di trazione moderni e la nuova organizzazione del lavoro hanno demolito un mestiere. Il nostro.

Se qualcuno ha avuto occasione di guardare il film TEMPI MODERNI comprende che fine abbiamo fatto. Oggi siamo succubi dei mezzi di produzione, nel nostro caso il mezzo di trazione.

**Dovendo subire costantemente le necessità della macchina, ci stiamo alienando dal nostro operato.**

## FOTO DEL MESE

Rubrica sulle foto inviate dai lettori. Se volete sottoporci le vostre foto, inviatele a: [redazione@ancorainmarcia.it](mailto:redazione@ancorainmarcia.it)

Da tempo, notiamo con una certa pena, la poca dignità che hanno di se stessi, il personale di bordo e di macchina.

Nelle foto che sono arrivate in redazione si notano molto bene divani luridi, consumati, rotti, che vanno ben oltre il normale senso della decenza. E ancora, le sedie nelle stesse condizioni, termosifoni divelti, sporcizia e polvere ovunque e chi più ne ha più ne metta.

Da anni viviamo nella sporcizia, pensando che quei luoghi non sono casa nostra e che tanto le cose non cambieranno mai. Sappiamo tutti che le battaglie da portare avanti sono ben altre, ma crediamo che ripartire dalla dignità della nostra persona non sia sbagliato, non è mai sbagliato chiedere più igiene e più sicurezza. Ripartiamo dalle "PICCOLE" cose.

Rifiutare di sedersi e appoggiare la testa su quei cuscini unti e logori, e fare rapporto ai propri referenti è obbligo per tutti noi ed il giorno dopo, qual'ora non sia cambiato nulla, farlo di nuovo. La forza dell'insistenza paga.

Non lasciate scrivere sempre i soliti "NOTT", questi agendo in solitario vengono considerati "rompicatole" e i nostri diritti vengono perduti giorno dopo giorno. È già successo che in alcuni impianti, dopo

le ripetute segnalazioni dei colleghi sono stati finalmente sostituiti gli arredi più fatiscenti.

Chi è che deve garantirci luoghi di lavoro idonei e sicuri? Chi è che si deve adoperare affinché il lavoratore sia tutelato al 100%.

Di certo le responsabilità, di tanto in tanto, rimbalzano da una parte all'altra, ma noi non dobbiamo far altro che usare gli strumenti che l'azienda stessa mette a nostra disposizione, i **rapporti di servizio prima di tutto.**

Se facciamo notare al collega che si siede su un divano indubbiamente sporco, che così facendo si renderà portatore di germi e batteri anche nella sua abitazione, forse la prossima volta quel collega avrà un modo diverso di vedere le cose, avrà un poco di pudore in più e probabilmente farà rapporto, segnalando la grave situazione che viviamo nei nostri luoghi di lavoro. Un invito che rivolgiamo soprattutto ai giovani.

## Segnalazioni di indecenza



# CLAUSOLA DI NON REGRESSO

Si tratta di una tutela per la salute del lavoratore. Proviamo a sintetizzarne i passaggi.

Tutto comincia vent'anni fa, con la direttiva europea n° 391 del 1989 "concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro". Il titolo riassume tutte le nobili enunciazioni alle quali gli stati membri dovettero adeguarsi. Tra le tante, vogliamo ricordarne una fondamentale. Essa si evince dall'art. 1 comma 3: "la presente direttiva non pregiudica le disposizioni nazionali e comunitarie, vigenti o future, che sono più favorevoli alla protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro".

Successivamente l'Europa emana la direttiva n°104 del 1993 "concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro" (estesa al pubblico impiego con la 2000/34 CE). Di questa leggiamo solo cenni della premessa:

"La realizzazione del mercato interno deve portare ad un miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori nella Comunità europea. Tale processo avverrà mediante il ravvicinamento di tali condizioni, che costituisca un progresso soprattutto per quanto riguarda la durata e l'organizzazione dell'orario di lavoro..."

"...alcuni studi hanno dimostrato che l'organismo umano è più sensibile nei periodi notturni ai fattori molesti dell'ambiente nonché a determinate forme di organizzazione del lavoro particolarmente gravose e che lunghi periodi di lavoro notturno sono nocivi per la salute dei lavoratori e possono pregiudicare la sicurezza dei medesimi sul luogo di lavoro..."

"...considerando che il miglioramento della sicurezza, dell'igiene e della salute dei lavoratori durante il lavoro rappresenta un obiettivo che non può dipendere da considerazioni di carattere puramente

economico..."

"...considerando che, al fine di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori della Comunità, questi ultimi devono beneficiare di periodi minimi di riposo - giornaliero, settimanale e annuale - e di adeguati periodi di pausa; che è quindi opportuno prevedere anche un limite massimo per la durata settimanale del lavoro..."

"...considerando che le modalità di lavoro possono avere ripercussioni negative sulla sicurezza e la salute dei lavoratori; che l'organizzazione del lavoro secondo un certo ritmo deve tener conto del principio generale dell'adeguamento del lavoro all'essere umano..."

In pratica la norma mette in relazione la salute e la sicurezza con l'orario di lavoro, precisando l'obiettivo di armonizzazione "di dette condizioni nel progresso"

Chi si appella all'Europa per giustificare le tredici ore di lavoro giornaliero; il riposo settimanale di sole 24 ore ed altri vari peggioramenti, in realtà, travisa lo spirito effettivo della norma e ne usa soltanto alcuni passi pretestuosamente ed illegalmente.

Ciò si evince dall'art. 18 che riprende il concetto della 89/391: "Fatto salvo il diritto degli Stati membri di fissare, alla luce dell'evoluzione della situazione, disposizioni legislative, regolamentari, amministrative e convenzionali diverse nel campo dell'orario di lavoro, a condizione che i requisiti minimi previsti dalla presente direttiva siano rispettati, l'attuazione di quest'ultima non costituisce una giustificazione per il regresso del livello generale di protezione dei lavoratori".

Vogliamo riscriverlo così: se nei paesi membri qualcuno lavora più di 13 ore al giorno, non potrà più farlo. Ma, per quei paesi ove si fanno 6 od 8 ore di lavoro al giorno, la presente norma non costituisce



una giustificazione per farli regredire. Nel 2002 il parlamento Italiano delega il governo a recepire varie direttive europee con la legge delega n°39. All'art. 22 comma 2, la clausola di non regresso, è così trascritta: "Attuazione delle direttive sarà informata ai seguenti principi e criteri direttivi:

- a) ricezione dei criteri di attuazione di cui all'avviso comune sottoscritto dalle parti sociali il 12 novembre 1997;
- b) riconoscimento degli effetti dei contratti collettivi vigenti alla data di entrata in vigore del provvedimento di attuazione della direttiva."

L'atto del governo, col quale l'Italia attuerà la clausola di non regresso, è principalmente il dlgs 66/2003 (seppure, in esso, la clausola non è esplicitamente richiamata). La sua entrata in vigore risale verso fine aprile. Pertanto da tale data ogni lavoratore deve essere protetto da peggioramenti lavorativi! Purtroppo per i ferrovieri, nei primi giorni dello stesso mese, le FS avevano ottenuto la firma delle OS sul CCNL AF che peggiorava il precedente contratto (eccezione ORSA). Che caso!

Se la spiegazione è stata esauriente, la domanda inevitabile è: perché anche dopo il 2003 continuano a peggiorare i turni?

La risposta "colpa della legge europea sulle 13 ore" non è plausibile. Piuttosto il lavoratore non ha avuto consapevolezza dei suoi diritti, non ha voluto esercitarli e ne ha delegato la rappresentanza ad organizzazioni che non sono riuscite a farli rispettare.

Questa breve analisi trascura, per motivi di spazio, il quadro normativo nazionale preesistente e la "compatibilità" con le direttive consiliate dalla Comunità Europea. Ricordiamo che abbiamo trattato "la massima sicurezza tecnologicamente possibile" sul n°8/2010. Prossimamente si parlerà del nuovo orario di lavoro per i macchinisti che effettuano operabilità transfrontaliera, quale possibile tentativo di aggiramento della clausola di non regresso.

# IL CONTRATTO COLLETTIVO DI LAVORO

Chiariamo alcuni aspetti - forse poco noti ai più - sul come venga normato il rapporto di lavoro tra i prestatori e il datore mediante l'utilizzo dei contratti collettivi di lavoro

Il contratto collettivo di lavoro è quell'accordo tra un datore di lavoro, o un gruppo di datori di lavoro, ed una o più organizzazioni di lavoratori (OO.SS.), con lo scopo di stabilire il trattamento minimo e le condizioni di lavoro alle quali dovranno conformarsi i singoli contratti individuali stipulanti con i prestatori di lavoro, al fine di evitare una concorrenza tra i lavoratori di diverse aziende (il c.d. dumping salariale) e le imprese.

Attualmente il contratto collettivo è un c.d. contratto di diritto comune, il quale ha efficacia limitatamente ai soci iscritti alle organizzazioni stipulanti lo stesso (v. libro IV del cod. civ.). Ogni lavoratore, pertanto, viene assunto con un contratto individuale, nel quale spesso si fa esplicito riferimento ai contratti collettivi di settore per ogni eventuale norma non contenuta nel contratto stesso. In pratica ogni lavoratore ha il proprio contratto di lavoro, redatto in forma scritta, dove vengono specificate le norme che disciplinano gli aspetti che non compaiono nel contratto stesso.

Qualcuno più attento ora si chiederà per quale motivo i CCNL (Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, nda) vengano applicati dunque a tutti i lavoratori, anche ai non iscritti ai sindacati, dal momento che s'è appena detto che questi vincolano esclusivamente gli iscritti alle associazioni stipulanti. Bene, le motivazioni sono principalmente due.

In primo luogo, come abbiamo già evidenziato, nei singoli contratti di lavoro (il c.d. contratto di assunzione) generalmente si fa esplicito riferimento al CCNL di categoria o di settore. Pertanto il rispetto alla normativa contenuta nei CCNL deriva dall'obbligo imposto con il contratto individuale (di assunzione).

In secondo luogo la Suprema Corte di Cassazione ha riconosciuto, in alcune sentenze, che il datore di lavoro iscritto all'associazione stipulante dei contratti collettivi (p. es.: Agens, Federtrasporto, ecc.) sia comunque tenuto al rispetto del contratto di diritto comune anche nei confronti dei lavoratori dipendenti non iscritti alle contrapposte associazioni stipulanti (le OO.SS.).

Bisogna inoltre ricordare che la Cassazione ha riconosciuto l'applicabilità dei contratti collettivi anche qualora vi sia stata una implicita ricezione degli stessi, mediante una spontanea applicazione di numerose e significative clausole.

Tutti questi meccanismi molto complicati sarebbero tuttavia inutili qualora il legislatore volesse dare applicazione all'ultimo comma dell'art. 39 della Costituzione della Repubblica Italiana, il quale recita: «I sindacati registrati hanno personalità giuridica. Possono, rappresentati unitariamente in proporzione dei loro iscritti, stipulare contratti collettivi di lavoro con

efficacia obbligatoria per tutti gli appartenenti alle categorie alle quali il contratto si riferisce». In base a questo articolo della Costituzione, ai contratti collettivi di lavoro verrebbe attribuita efficacia di norma giuridica, quindi obbligatoria per tutti.

Purtroppo questo articolo propone alcune problematiche applicative che risulterebbero risolvibili solamente con una legge di esecuzione, la quale, ad oggi, non risulta voluta né dal legislatore, né dalle forze politiche, né dalle associazioni dei lavoratori (quanti avrebbero bisogno del sindacato, se i contratti collettivi avessero valenza di legge?). Figuriamoci se una tale legge sarebbe ben vista dalle associazioni dei datori di lavoro!

Risulta evidente come la famosa 'clausola sociale', tanto sbandierata a destra e a manca, in realtà sia uno specchio per le allodole, in quanto basterebbe voler applicare la Carta Costituzionale per risolvere, almeno, i problemi di dumping salariale tra le varie aziende operanti nel medesimo settore, stroncando sul nascere ogni pretesto di aumento dei carichi di lavoro giustificabili, attualmente, dalla concorrenza.

Chiunque voglia approfondire l'argomento troverà nei testi di diritto sul lavoro una valida fonte, in particolare in: F. del Giudice - F. Mariani - F. Izzo, Diritto del Lavoro, Edizioni Giuridiche Simoni, 2005.

ATTUALI DISCIPLINE CONTRATTUALI e di LEGGE			
DISCIPLINA DI LEGGE (D.Lgs. 66/2003)	CCNL AF	ACCORDO ET/FICER DEL 27.1.2004	CCNL AUTOFERRO (RDL 2328/1923 - Disposizioni per la formazione degli orari e turni del personale addetto ai servizi pubblici di trasporto in concessione) per effetto della deroga prevista per questo settore dal D.Lgs. 66/2003
<b>MATERIE</b>			
<b>orario settimanale</b>	40 ore settimanali (orario normale)	38 ore medie nel turno	39 ore medie settimanali nell'arco di 17 settimane
<b>durata max orario di lavoro giornaliero diurno</b>	13 ore (desumibili dalla disposizione che fissa in 11 ore consecutive la durata del riposo giornaliero)	10 ore per i servizi A/R nella fascia 5:00-24:00 (prolungabile di 1 ora previo accordo aziendale)	13 ore per il PdM 15 ore per il PdB  (per effetto della deroga prevista dal D.Lgs. 66/2003 che per questo settore fa salve le disposizioni del RDL 2328 del '23)
<b>durata max orario di lavoro giornaliero notturno</b>	8 ore in media nelle 24 ore	7 ore per il PdM per servizi notturni di A/R senza RFR	è prevista una durata media nel turno che è fissata in 8 ore
<b>limiti numerici prestazioni notturne</b>	salva l'individuazione nei CCNL di un periodo di riferimento più ampio	8 ore per il PdM per servizi notturni di A/R senza RFR	A livello aziendale sono previsti limiti inferiori del nastro lavorativo
<b>servizi a doppio agente:</b>	7 ore per servizi A/R senza RFR (elevabile a livello aziendale a 7 ore e 30 minuti per i servizi viaggiatori collocati nella fascia 5:00-1:00 e per servizi merci collocati nella fascia 5:00-24:00)	4 ore e 30 minuti per servizi di sola A o solo R con RFR (elevabile a livello aziendale a 5 ore per i servizi viaggiatori a M/L percorrenza collocati nella fascia 5:00-1:00 e per servizi merci collocati nella fascia 5:00-24:00)	9 ore per una prestazione diurna 8 ore per una prestazione notturna (definita come una qualsiasi prestazione di almeno 3 ore di lavoro che interessi il periodo notturno, cioè un periodo di almeno 7 ore come definito dalla legislazione nazionale e comprendente in ogni caso l'intervallo 0:00-5:00)
<b>servizi ad agente unico:</b>	2 ore e 30 minuti per servizi di sola A o solo R con RFR (elevabile a livello aziendale a 3 ore)	3 ore e 30 minuti per servizi A/R senza RFR (elevabile a livello aziendale a 4 ore)	Limiti sono previsti a livello aziendale (es.: FNM)
<b>servizi ad agente solo:</b>	4 ore e 30 minuti per i servizi AV	4 ore per i restanti servizi della Divisione Passeggeri NLI e della Divisione Passeggeri Regionale	
<b>riposo giornaliero in residenza</b>	11 ore consecutive ogni 24 ore	16 ore (riducibili a livello aziendale a 11 ore per i servizi A/R del Trasporto Regionale collocati su 2 giornate solari ed entranti nella fascia 6:00-22:00)	12 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore (possibilità di ridurre la durata fino a 9 ore consecutive una volta ogni 7 giorni. In tale caso le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e quello ordinario di 12 ore saranno aggiunte al successivo riposo in residenza)
<b>riposo fuori residenza</b>	numero durata minima durata max	2 tra 2 riposi settimanali 5 nel mese per il PdM - 4 nel mese per il PdB  7 ore riducibili a 6 se collocati per almeno 4 ore nella fascia 0:00-5:00  11 ore per 1 RFR mensile 9 ore per i restanti RFR	3 tra 2 riposi settimanali Ogni RFR deve essere alternato ad un riposo giornaliero in residenza  8 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore  8 ore continuative 7 ore continuative se il successivo riposo sia in residenza e della durata di almeno 11 ore
<b>riposo settimanale</b>	35 ore (24 ore consecutive + 11 ore di riposo giornaliero)	48 ore continuative comprensive del riposo giornaliero	24 ore di riposo a cui si aggiungono 12 ore di riposo giornaliero. Ogni anno 104 periodi di riposo di 24 ore, nei quali sono inclusi i periodi di 24 ore dei 52 riposi settimanali, comprendenti: 12 periodi di riposo doppio (48+12 ore) che includono sabato e domenica e 12 periodi di riposo doppio (48+12) senza garanzia di inclusione di sabato e domenica
<b>pausa</b>	da prevedere se l'orario giornaliero supera il limite di 6 ore per la durata stabilita dai CCNL	30 minuti per la refezione per i servizi interessanti le fasce orarie 11:00-15:00 e 18:00-22:00 15 minuti per tutti gli altri casi se la prestazione giornaliera supera le 6	45 minuti se la durata dell'orario di lavoro è superiore a 8 ore 30 minuti se l'orario di lavoro è compreso tra le 6 e le 8 ore

Nuovo CCNL - Tabella di confronto fra contratti e limiti legislativi nei settori macchina e bordo



SCELTE di G. Ghiribelli (FI)

# C'ERA UNA VOLTA LA SCELTA

L'estenuante ricerca di clientela da dirottare sulle Freccie, sta provocando disservizi sempre maggiori sui restanti treni, lasciati ormai allo "sfascio".

C'era una volta la scelta del tipo di treno, fra quelli più veloci, quelli più economici e quelli senza cambi. Adesso la scelta che offre Trenitalia è solo teorica. Avete provato a visitare il sito di Trenitalia scegliendo un treno a lunga percorrenza? La scelta offerta è sempre legata alle Freccie, forse perché anche loro si vergognano di proporre un IC che impiega più di 3 ore fra Firenze e Roma. La nascita di un trasporto veloce doveva essere nelle intenzioni un miglioramento del servizio, una scelta in più, appunto, un fiore all'occhiello della società. I fatti però hanno smentito questa teoria. Con un'arroganza molto deprecabile, l'azienda ha puntato la maggior parte delle risorse nel potenziamento del servizio AV, tralasciando e facendo morire il servizio cosiddetto di base. Per chiarezza non mi dilungherò sul trasporto regionale né quello merci, per un motivo di ampiezza degli argomenti. Sempre parlando di intenzioni, all'inizio dell'alta velocità si pensava ad un servizio che fosse da traino per l'intera azienda, un servizio d'oro anche per compensare le "perdite" degli Intercity o Espresso grazie ai maggiori introiti derivanti dalle Freccie. Ma nella spietata mentalità aziendalista si è dato una sforbiciata alla "bad company" per puntare solo sulla "good". Infatti i dati che ci fornisce l'azienda circa l'affollamento sono fuorvianti, poiché è vero che i viaggiatori sono aumentati sui treni ad alta velocità, ma d'altronde spesso quali alternative hanno? Non a caso i pochi Intercity che sopravvivono sono super affollati, letteralmente presi d'assalto, nonostante i sempre maggiori ostacoli. Avete provato a vedere un Intercity e un Frecciarossa vicini di binario? Il primo sporco e rovinato, il secondo pulito e brillante. Ma voi per caso, potendo scegliere, optereste per una vettura Gran Confort o una di prima classe di un ETR 500 o 600? Io non ho alcun dubbio, non ha paragone la comodità di vetture degli anni '70 repute tra le più comode d'Europa. Per non parlare del momento economico che stiamo affrontando! Ma come, si parla di crisi, di tagli, di sacrifici, e poi siamo costretti

a vedere spot di treni altamente costosi? Si dice che all'estero i treni sono più cari, e allora? Dobbiamo guardare all'Europa solo per le cose negative? Se i viaggiatori sapessero che potenzialmente un Intercity impiega circa il solito tempo di un Frecciarossa fra Firenze e Roma (ovviamente senza fermate), ho l'impressione che qualcuno s'arrabbierebbe, esigerebbe un treno Intercity invece che buttare molti più soldi su un Frecciarossa. E poi, ma chi ha tutta questa fretta di correre in treno? Ma d'altra parte tanto fra un po' metteranno il 25 Kv anche lì, sulla Direttissima Firenze-Roma, per la gioia di tutti, e allora allegria, tutti in Lenta ad osservare il paesaggio! È importante sottolineare che siamo favorevoli ad un mezzo pratico, veloce da poter sfruttare in alternativa al più inquinante aereo, ma è assai sbagliato eliminare la "via di mezzo" fra i regionali e le Freccie. Un collegamento serio fra importanti città (non esistono solo Milano, Roma, e Napoli) è indispensabile per sviluppare opportunità di lavoro, turismo o semplice richiesta di mobilità.

## INTANTO ARRIVA LA CONCORRENZA

Dopo mesi di incertezze Arenaways ha iniziato la propria attività con un servizio pendolari fra Torino e Milano a prezzi da Intercity. In effetti sembra proprio quest'ultimo il servizio di riferimento, avendo Trenitalia deciso da tempo di abbandonarlo. Infatti a dicembre sono state soppresse le ultime 3 coppie rimaste su tale tratta, così che il servizio proposto da Arena ha incuriosito molti viaggiatori, perché proponeva loro un servizio alternativo sia ai regionali, sia all'AV. Il tempo ci dirà chi ha adottato la scelta migliore, ma ci sentiamo di rimproverare a Trenitalia il quasi abbandono di un servizio ancora molto valido e redditizio, poiché non tutti si possono permettere l'AV, soprattutto in questo periodo di crisi.

## I PUNTI CONTESTATI

- ✓ Percorrenze volutamente e scandalosamente allargate, al fine di non creare concorrenza alle Freccie (es. IC Firenze-Roma 3h 04');
- ✓ Orari non strategici e quindi volutamente non "attraenti";
- ✓ Orari adattati per non interferire con le tracce delle Freccie;
- ✓ Pulizia interna ed esterna a livelli vergognosi;
- ✓ Nessun investimento economico (soppressione delle vetture-pilota, problema del blocco porte prestigiosamente taroccato con il blocco temporizzato);
- ✓ Numero di vetture sempre più basso nonostante la domanda sempre elevata;
- ✓ Soppressione costante dei treni e sostituzione con EurostarCity (Il vero Intercity a prezzi maggiorati).



Dalla nostra elaborazione si nota come la differenza fra IC e ES sia spesso legata alle fermate previste e non alla reale differenza di velocità. D'altronde le linee AV non coprono l'intero territorio italiano! Per inciso lo sviluppo AV per il materiale ordinario è assolutamente lanciato con le locomotive politensione E403. Un futuro nuovo per il trasporto passeggeri di "basso" livello?

TRATTA	PERCORRENZA IC			PERCORRENZA ES	
	attuale	potenziale	Differenza	Differ.	potenziale
Firenze-Roma	3:20	2:30	0:50	1:35	0:55
Firenze-Roma No Stop	///	1:35	///	1:35	///
Firenze-Bologna	1:05	1:00	0:05	0:37	0:23
Roma-Napoli	2:05	1:50	0:15	1:10	0:40
Firenze-Venezia	3:10	2:30	0:40	2:00	0:30

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



# ancora IN MARCIA!

## ABBONATI E PROCURA ABBONAMENTI

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

Per i nuovi abbonati: Promo con Agende 2011 e 2012

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

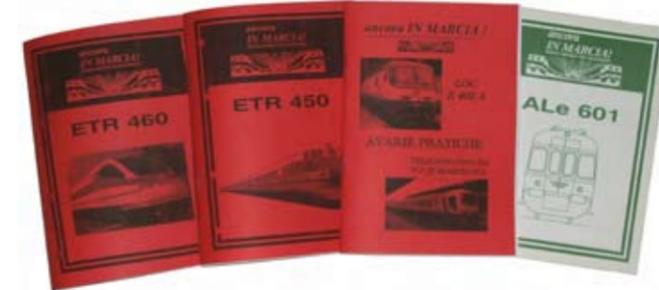
"Associazione In Marcia" - AIM  
sul C/C postale n. 99862666

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



## LE GUIDE PRATICHE AI MEZZI DI TRAZIONE

OGNI LIBRETTO DI AVARIE € 3 PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI TUTTI I LIBRETTI E CONTENITORE AD ANELLI 25 € O 5 LIBRETTI E CONTENITORE AD ANELLI 10 €



Sono disponibili le "Guide Pratiche" dei seguenti mezzi di trazione: "Promemoria del Macchinista"

E.656 - E 646/424 Navetta - E 444 RE - 656 CE - 632/633/652 I e II parte - E402A ALe 601 - ALe 642 - ETR 450 - ETR460/480 - D345 - D445 - Aln 668 - E464. È in preparazione il MINUETTO.

### PER CONTATTARCI

Tel. 055.486838 Fax 055.4625985

Mail: [redazione@ancorainmarcia.it](mailto:redazione@ancorainmarcia.it)  
[inmarcia@tiscalinet.it](mailto:inmarcia@tiscalinet.it)

Sito Internet: [www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it)

Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora

Quando vai in pensione abbonati a:



Telefona in sede per informazioni

Non solo il giornale per gli abbonati: Telefonate in sede per i nostri SERVIZI GRATUITI

CAF (730, Unico, ICI, ISFF, etc)	Elettrosmog Martedì ore 9-12
Assistenza anziani e invalidi II° e ultimo Mercoledì del mese ore 17-19	Consulenza legale Tutti i giovedì dalle 15 alle 16 (luglio 11,30 - 12,30)
Consulenza pensioni Mercoledì 9,30 - 12,30	Consulenza consumatori Lunedì 16 - 18
Consulenza medica Per appuntamento telefonico Martedì pomeriggio	Consulenza affitti e prima casa Unione Inquilini - Lunedì 16 - 18

## AVVISO DALLA SEDE DI MILANO

avvisiamo che presso la sede di Milano Centrale scala "E" 3° piano, lato binario 21

tutti i mercoledì e venerdì dalle ore 10 alle ore 12

è possibile acquistare l'agenda del macchinista 2011 abbonarsi e rinnovare l'abbonamento, acquistare le nostre pubblicazioni e il dvd del film "Quando combattono gli elefanti", abbonarsi alla rivista "Le Lotte dei Pensionati"

RICORDIAMO INOLTRE CHE GLI ABBONATI POSSONO USUFRUIRE DEL SERVIZIO DEL 730 GRATUITO!

## Domanda

Relativamente alla questione C.F.L. ho visto che si fa riferimento al limite quinquennale di prescrizione quindi mi chiedo se nel mio caso ossia C.F.L. di 24 mesi con inizio nell'aprile 2001 e termine nel 2003, senza aver presentato prima un'interruttiva, sono ancora in tempo oppure no per far valere i miei diritti? Grazie per l'attenzione

**Gianluca Crovara,**  
ICC Genova - Presidio La Spezia

## Risposta

L'anzianità di servizio costituisce un mero fatto giuridico insuscettibile di prescrizione. Quello che si prescrive è la possibilità di recuperare la parte di retribuzione legata allo scatto, sottoposta alla prescrizione quinquennale. Pertanto, il lavoratore che, prescrittosi un primo scatto di retribuzione, agisca tempestivamente per ottenere l'attribuzione di scatti successivi, questi debbono essere liquidati nella misura a essi corrispondente, e cioè come se quello precedente, maturato ma non più dovuto per effetto della prescrizione, fosse stato corrisposto. Concludendo bisogna presentare l'atto interruttivo il prima possibile in modo da recuperare gran parte delle spettanze economiche scaturenti dall'incidenza degli scatti sulla retribuzione.

Ringraziamo per la risposta  
Graziano Gennaro ITR Napoli

## Domanda

Spettabile redazione, mi è stato riferito dall'ufficio preposto che non è possibile legare giorni di ferie a un periodo di congedo parentale? Io non credo sia corretto ma sarei grato per una vostra cortese risposta.

**Macch. A. Agostinelli, ITP Bologna**

## Risposta

In effetti non è così che stanno le cose. La frazionabilità del congedo parentale (c.p.) è stata per un po' di tempo una questione controversa. Di recente, a seguito di una richiesta fatta all'INPS da parte dell'OrSA Lombardia nell'agosto 2009, l'istituto di previdenza ha inequivocabilmente chiarito i termini della questione. È possibile legare periodi di ferie (o altre assenze) a periodi di c.p. Va solo prestata attenzione, invece, ai riposi. Quelli che cadono all'interno del periodo di c.p. vengono assorbiti dallo stesso: quindi se abbiamo un riposo in mezzo a un periodo di c.p., anche questo viene conteggiato come c.p. e nella domanda da presentare all'INPS deve essere compreso anche il giorno di riposo. Il riposo non compreso fra due periodi di c.p., invece, non viene intaccato anche se afferente ad assenze di altro tipo. Vediamo qualche esempio.

**lavoro-rip-cp-cp-ferie-ferie-int-rip-lav**  
**lav-rip-int-cp-cp-cp-rip-ferie-fer-fer-int-rip-lav**  
**ferie-fer-int-rip-cp-cp-cp-int-rip-ferie-fer-lavoro**  
**cp-cp-ferie-int-rip-ferie-fer-fer-rip-lavoro**

nel caso invece:

**cp-cp-rip-ferie-fer-fer-int-rip-cp-cp**  
i riposi fra la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> sestina e quelli fra la 2<sup>a</sup> e la 3<sup>a</sup> vanno conteggiati come cp, quindi il conteggio corretto sarà:  
**cp-cp-cp-ferie-fer-fer-cp-cp-cp**

## Torino

### LETTERA APERTA DI UN MACCHINISTA DI TRENITALIA AL PARTITO DEMOCRATICO DEL PIEMONTE

Cari amici e compagni del Partito Democratico.

Ieri ho ascoltato su rainews24 il discorso del Vostro segretario Pier Luigi Bersani. Condivisibile per un Cittadino che non si è mai considerato un suddito. Dopo circa 16 minuti l'On. Bersani si è interrotto dicendo: "scusate". Una persona si era sentita male sotto il palco e in circa 3 minuti è stata soccorsa dagli addetti del 118. Prima di riprendere il discorso, il segretario del PD disse: "va bene, pare si sia risolto per fortuna. Meno male, meno male". Spero si sia trattato di un malore passeggero; la "tempestività del Pronto Soccorso", in qualsiasi situazione ci si trovi, È MOLTO IMPORTANTE! È UN VALORE.

Del resto il Legislatore ha già fornito importanti indirizzi attraverso l'emana-zione del Comunicato n° 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27 marzo 1992, "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza". In tale documento viene stabilito: "...il soccorso sanitario primario... dovrà estrinsecarsi in un periodo di tempo non superiore agli 8 minuti per gli interventi in area urbana e di 20 minuti per le zone extra-urbane..."

In alcune e-mail precedenti ho posto alla vostra attenzione la problematica dei treni condotti dal Macchinista Unico/Solo. Del Diritto del Macchinista Unico/Solo ("prestatore di lavoro") ad avere un tempestivo "Pronto Soccorso", nel caso sia colto da un improvviso malore durante la condotta del treno. Come sapete il Legislatore, con il DLgs 81/08, ha affrontato la questione del "Pronto soccorso in ambito ferroviario" (art. 45/3).

Il Decreto sul pronto soccorso in ambito ferroviario in allegato, ha avuto il parere favorevole dei Ministeri competenti e della Conferenza Stato - Regioni - Province Trento e Bolzano.

Non riesco a trovare il Decreto con la firma dei Ministri, potreste aiutarmi? Vi chiedo cortesemente di leggere attentamente il 2° capoverso dell'art. 4/1 del Decreto sul Pronto Soccorso in allegato:

**"I Gestori delle Infrastrutture ferroviarie e le Imprese Ferroviarie, sia pubbliche che private, devono predisporre procedure operative per garantire un soccorso qualificato, per ciascun punto della rete ferroviaria, nei tempi più rapidi possibili"!!!**

A questo punto reitero le domande sotto riportate,

Se un "Macchinista Unico/Solo" durante la condotta del treno fosse colto da malore improvviso in una galleria, su un viadotto, su linee ferroviarie inaccessibili alle auto ecc, come verrebbe soccorso e in quanto tempo?  
Se ci fosse la concomitanza del malore del "Macchinista Unico/Solo" e del malore di qualche viaggiatore in tali circostanze come si organizza il soccorso?  
Se ci fosse la concomitanza del malore del "Macchinista Unico/Solo" e un'avarria alla locomotiva in galleria, su un viadotto ecc, il capotreno che non sa né condurre il treno né operare sul Mezzo di Trazione, come "gestirebbe" il tutto e magari anche eventuali crisi di panico dei viaggiatori?

Cari amici e compagni del Partito Democratico  
Per quanto su esposto è evidente che l'attuale Organizzazione del lavoro "Treni condotti da un Macchinista Unico/Solo" risulta "Potenzialmente Pericolosa", sia per gli operatori a bordo treno che per i viaggiatori. Una "Magistratura attenta e sensibile" sta indagando sulla problematica suddetta. Ma la Magistratura non può/deve SUPPLIRE alla "distrazione" della Politica, almeno di quella Politica con la P maiuscola, della Politica del "buon senso".

I Macchinisti e i loro Rappresentanti Sindacali, operano giorno per giorno con "Senno e Ponderatezza". Vorrebbero, come tantissimi Lavoratori, una Legge sulla Rappresentanza sindacale e decidere in prima persona su accordi sindacali che mettono in discussione "Diritti Indisponibili".

L'esigenza di avere un unico macchinista alla condotta del treno è dettata dalla necessità di avere più concorrenza?  
Di dare alle Imprese Ferroviarie, sia pubbliche che private, più competitività? Le regole della concorrenza e della competitività possono "Forzare" Diritti inalienabili e indisponibili?

Qui non si tratta di essere i custodi del Tempio, di difendere privilegi inesistenti. Si tratta dell'inalienabile Diritto alla salute di ogni Macchinista Unico/Solo durante l'attività lavorativa che, nella fattispecie, diventa inevitabilmente un "Diritto Collettivo".

Buona Vita a tutti.

Giuseppe Grillo, macchinista ferroviere



## Firenze

Dall'inizio di dicembre Andrea Panicucci è in pensione, un macchinista benamato da tutti per la sua tranquilla gentilezza, ma al tempo stesso sempre convinto dei propri diritti che contribuiva a salvaguardare partecipando con impegno alle iniziative sindacali.

Ti auguriamo con cuore di goderti, con la pensione, la vicinanza dei tuoi familiari. I colleghi, gli amici toscani e la Redazione di AIM.

## Bari

Colgo l'occasione nel ringraziarvi degli Auguri inviati da me dal 1/1/2011 sono in pensione. Auguro anche a voi un Natale sereno e un Anno nuovo con maggiori riconoscimenti per il lavoro che svolgete e continuerete a svolgere con "Ancora in marcia" che ho seguito per 30 anni. Ogni epoca, ogni generazione e ogni esistenza ha avuto e deve avere la propria esperienza, ma la memoria storica deve essere il collante tra passato e futuro per aiutare i più giovani a lottare per scegliere e percorrere le strade migliori per avere un'azienda dove prevalgano i valori umani e professionali. Questa è la cultura che mi è stata insegnata e che ho cercato di diffondere tra i colleghi in tutta la mia vita lavorativa grazie anche ad "Ancora in Marcia". Vi mando una foto dei festeggiamenti dopo l'ultima... corsa!



Macchia Marino - I.T.R. Bari



## Padova/Firenze

È nata Marta, la bimba del nostro collega e valido referente a Padova di AIM, Talpo Andrea.



Il macchinista Glauco Strano, per la nostra rivista collaboratore e referente d'impianto a Firenze, il primo dell'anno è diventato babbo di Amelia.

Auguroni a entrambi dalla Redazione!



## Torino

Di Tanna Roberta, figlia del nostro collega Antonio, si è laureata a pieni voti in Psicologia. Auguri dalla Redazione!

## Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«La lotta ha per funzione di creare le condizioni di un dialogo che permetta di negoziare una soluzione giusta del conflitto»

JEAN MARIE MÜLLER (1939-)

## Roma

### Il 1° gennaio è scomparso il collega Lorenzo Pinto

La scomparsa improvvisa di Lorenzo ci rattrista tutti. È stato un compagno di lavoro con cui era interessante e piacevole parlare, data la sua conoscenza del panorama politico e sindacale. Poche sono state le occasioni per scambiare con lui opinioni riguardo ai temi della politica, del sindacato e del nostro lavoro. Spesso non ero d'accordo con



le sue tesi ma gli devo riconoscere la capacità disarmante dell'essere razionale e la lucidità nel capire la società in cui viviamo. Quando ho appreso la notizia della sua scomparsa ho subito pensato alla "maledetta ferrovia" che stiamo vivendo, allo stress, ma poi, parlando con altri colleghi e riflettendo sulla vita di Lorenzo, ho pensato: la sentenza della Corte d'Assise di Brescia lo deve aver amareggiato. Sì! Per me Lorenzo è la nona vittima della strage di "Stato" di Brescia. Da subito si era impegnato, insieme all'Associazione dei familiari vittime della strage, nella ricerca della verità per rendere giustizia alle vittime e ai familiari: in quell'attentato gli morì il fratello Luigi di 25 anni. Purtroppo anche lui se ne è andato senza che vedesse compiuto il suo sogno. Se ne è andato, vittima dello Stato, di questo Stato che da destra a sinistra si definisce "democratico, civile, giusto e libero". Come possiamo credere nelle istituzioni, avere il "senso dello Stato", quando lo stesso nega la verità? Come può uno Stato, attraverso la sua classe politica, sia precedente che attuale, essere credibile quando non ci dice, ma oramai è chiaro, casa è successo a Enrico Mattei, del golpe Borghese, Piazza Fontana, Piazza della Loggia, Italicus, treno 904, Stazione di Bologna, Ustica, Falcone e Borsellino, Ilaria Alpi, Nicola Calipari ecc. Uno Stato che si definisce "civile e democratico" ha il dovere di tutelare i propri cittadini, non di ucciderli. Inoltre ci sarebbe da parlare di "terrorismo di Stato" e di "terrorismo classico" ma non la voglio fare troppo lunga. Lorenzo diceva: "viviamo in una società di merda" ed è vero! Oltre alla crisi economica che il capitalismo scarica addosso ai lavoratori, abbiamo un altro serio problema da affrontare: i rigurgiti fascisti di questo ventennio (a caso il nome). Tutti abbiamo assistito alla demenza di La Russa ad Anno Zero e di Gasparri all'indomani della manifestazione degli studenti. Per non parlare della Lega che ogni giorno irride la Costituzione. Anche questi avvenimenti sono parte di uno Stato "democratico". C'è differenza tra il Cile di Pinochet e l'Argentina di Videla? Forse il paragone è improprio ma, stiamo attenti. O qui incominciamo a pensare differente, oppure, in nome dell'ipocrisia, del perbenismo e della morale, ritorniamo indietro di un secolo. Ciao Lorenzo, non ti dimentichiamo.

Macch. Cardillo Maurizio - RM S.L.



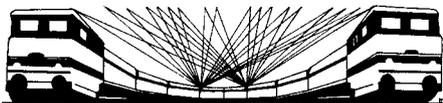
## L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)



ALEJANDRO, ALEJANDRO  
COPE COPE TANTO  
NON VUOL NESSUNO ACCANTO  
MA L'HAN TASSATO TANTO

(Dall'album "Giovani Maratoneti" di Lady GaGa)



PIANETA LAVORO di R. Smaldone (TO)

## RICATTO GLOBALE

Il 3 gennaio 2011 in Piazza Affari Marchionne, presentando in Borsa il nuovo Gruppo Fiat diviso in due nuove S.p.A., ha ribadito la volontà Fiat di proseguire le trattative solo con le componenti sindacali firmatarie degli Accordi di Mirafiori e Pomigliano, minacciando la chiusura dello stabilimento Fiat torinese, in caso di vittoria del fronte del NO al referendum previsto a Mirafiori a metà gennaio 2011. Molti lavoratori torinesi, sentitosi ricattati, hanno votato SI all'Accordo sottoscritto per Mirafiori; il risultato referendario, però, non ha visto una vittoria trionfale dei SI. Nei reparti dove la ristrutturazione aziendale sarà più penalizzante, hanno vinto i NO e lo scarto di voti tra tutti gli operai favorevoli al Si ed i contrari è stato di soli 9 voti. Solo grazie al voto massiccio degli impiegati, storicamente aziendalisti e ben consci che il peggioramento delle condizioni di lavoro sarebbe toccato agli operai della produzione, il Si ha raggiunto un modesto 54% complessivo.

Marchionne ha collocato, inoltre, le nuove aziende fuori da Confindustria, affinché siano svincolate da regole confindustriali giudicate, a suo dire, fuori dalle esigenze globali.

L'Accordo sottoscritto per la Fiat Mirafiori è normativamente e sindacalmente peggiore di quello sottoscritto a Pomigliano. Esso prevede anche l'esclusione d'ogni presenza sindacale in azienda di tutte le O.S. non firmatarie dell'Accordo (Fiom-Cgil in primis). Verrebbe sarcasticamente spontaneo ricordare alla Filt-Cgil "nostrana" il detto: "Chi di coltello ferisce...", ma ciò sarebbe un grave errore. È pericoloso sottovalutare la volontà imprenditoriale di cambiare le Relazioni industriali, obbligando lavoratori ed O.S. a sottostare supinamente agli interessi aziendali, pena sanzioni personali e/o collettive.

È inaccettabile, in uno Stato di diritto, che un'azienda s'avvalga di "sindacati gialli", minoritari tra i lavoratori, per legittimare contrattualmente il proprio strapotere in fabbrica a danno di chi dissente e di chi subisce. Non è più rinviabile l'approvazione legislativa di nuove norme sulla rappresentanza sindacale, affinché la rappresentanza reale, eletta in elezioni a suffragio universale tra tutti i lavoratori, li rappresenti. E' da evitare, in futuro, che "sindacatini" di facciata e "sindacalisticucci" in odore di carriera aziendale avvallino Accordi capestro per i lavoratori, firmando, come in passato, Accordi scandalosi (vedesi l'Agente Solo in FS), senza la risonanza mediatica riservata agli Accordi Fiat.

Sono sconcertanti, anche, le posizioni "possibiliste" al Piano Fiat di alcuni esponenti politici di tradizione progressista e filo-ope-

raia. Alcuni "possibilisti" erano assieme allo scrivente davanti ai cancelli della Fiat nel 1980 a contestare la messa in cassa integrazione a zero ore (licenziamento mascherato) di noi operai Fiat, consci dell'inizio di una repressione antioperaia in tutto il mondo del lavoro, tuttora in atto.

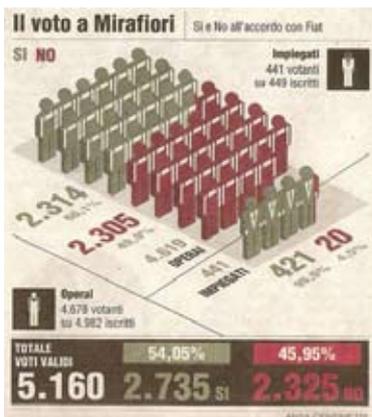
Gli imprenditori italiani sanno bene che l'Imprenditoria tedesca, senza consistenti aiuti di Stato e non tiranneggiando i lavoratori,

ha puntato sulla qualità dei prodotti, aumentando le vendite nonostante i prezzi più alti. Al calo sostanzioso delle vendite Fiat nel settore auto (-26,4% nel 2010 rispetto al 2009), si contrappone un aumento delle vendite d'auto tedesche: la qualità paga sempre!

E', quindi, una strategia sbagliata puntare sulla riduzione stipendiale e dei diritti dei lavoratori per ridurre i costi. E' vincente, invece, puntare su un maggior sviluppo tecnologico, attraverso la ricerca, il designer, l'inventiva e lo stile; capacità in cui i nostri ricercatori sono i migliori al mondo.

Marchionne ha inequivocabilmente affermato che il "modello Pomigliano" sarà esteso anche nelle aziende Fiat estere meno "productive" e meno "governabili", Chrysler compresa.

Questo "Progetto" sarà sicuramente copiato in tutte le realtà produttive (trasporto ferroviario compreso), "legalizzando" la non applicazione della clausola sociale, il superamento dei CCNL e la creazione di una "giungla" normativa e retributiva in tutti i settori produttivi, creando una concorrenza al ribasso tra lavoratori. Siamo al ricatto globale.



I ferrovieri dell'OrSA manifestano con i metalmeccanici della Fiom

### L'ineVITABILE

*Non possiamo determinare le scelte in politica, in economia, nel lavoro, ma non siamo ininfluenti.*

**L'ineVITABILE :**

*"Ormai hanno firmato.. deciso..", "il mondo va in quella direzione", "noi non contiamo nulla". Questi ragionamenti possono garantire la pace della coscienza, ma la storia dimostra che sono sbagliati. L'impegno di tanti singoli, ha permesso di ottenere risultati che vanno continuamente salvaguardati.*

**L'INDIFFERENZA :**

*Ho sentito un prete definirla "ottavo peccato capitale" ed il comunista Gramsci ha scritto una pagina implacabile contro gli indifferenti.*

*Stanno stravolgendo le nostre condizioni di vita ed il futuro dei nostri figli ed in tanti fanno finta di niente. E poi, come si può passare accanto ad una persona che d'inverno dorme all'aperto, sapendo che forse morirà dal freddo e non provare disagio, inadeguatezza, colpa.*

*Sentire l'ingiustizia sugli altri anche come ingiustizia su di se.*

**La RAGIONE :**

*Non avere la presunzione della propria Ragione, non vuol dire non prendere posizione.*

*In uno di quei giorni fortunati che a volte capitano, mio figlio (aveva 11-12 anni), mi colse di sorpresa chiedendomi, come si fa a capire quello che c'è nella testa degli altri?*

*Conosco belle persone che si sono chiuse nella sterile prigione della propria Ragione.*

*Un Vecchio Bambino*