

*ancora*

www.ancorainmarcia.it



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

## Vi faccio un...



## ...contratto così!

**Dopo tanti proclami e belle parole su qualità ed efficienza, questa è la concorrenza di NTV: abbassare le condizioni di lavoro, anche di coloro che garantiscono la sicurezza, in nome del bilancio, nient'altro.**

### IN QUESTO NUMERO:

**NTV: avanza lo spettro di un mercato senza regole pag 2**

**Accordi da terzo mondo! pag 3**

**Cargo: parte la protesta pag 4**

**Sandro Giuliani... uno di noi pag 6**

**Le cambiali in bianco delle OOSS firmirole pag 7**

**CFL: cosa bisogna sapere pag 8**



## NTV, DIETRO I SORRISI, IL RITORNO AL PASSATO

**D**ietro il grande sorriso "odontoiatrico" di Luca Cordero di Montezemolo c'è un disegno reazionario classico che illustra il vero volto della nuova compagnia ferroviaria chiamata Ntv (Nuovo Trasporto Viaggiatori): risparmiare sul costo del personale con scorribande contrattuali da terzo mondo, salari ridotti all'osso e turni da macelleria sociale. In una parola: concorrenza sleale o, se preferite, **dumping sociale**. Far lavorare macchinisti e capitreno il doppio e pagarli la metà non dimostra una grande capacità imprenditoriale, né di innovazione tecnologica. Semmai è il saper approfittare della crisi economica ed occupazionale e di un fronte sindacale inadeguato che da una parte lavora ad un contratto generale della mobilità e dall'altra occhieggia favorevolmente ad un contratto specifico per Ntv a condizioni nettamente penalizzanti che diverranno - inevitabilmente - il riferimento, in peggio, per qualsiasi successivo accordo nel settore. Ma anche della "complicità" dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria (ANSF), la quale si occupa di tutto, meno che di porre un limite all'orario di lavoro per chi i treni li guida davvero. Non è poi tanto difficile fare impresa su linee moderne, costate miliardi di euro alla collettività e solo su tratte altamente remunerative. Il gruppo Fs ha tutto da guadagnare dal "lavoro sporco" svolto da Ntv e dai siluri che sta lanciando alle fondamenta della contrattazione collettiva nel settore ferroviario perché troverà la strada spianata e la giustificazione della "concorrenza" per peggiorare, di molto, le nostre condizioni di lavoro e vendere i pezzi di azienda ad alta remuneratività, cominciando dalle frecce. Nessuno si deve lasciare ingannare dai battibecchi tra Moretti e Montezemolo che giocano a fare i rivali e litigare a mezzo stampa come galletti in un pollaio troppo piccolo. Non ci sarà nessuna concorrenza vera (forse sul colore delle tappezzerie o sui prezzi della quarta classe) ma data la rigidità del sistema ferroviario sarà un cartello, un oligopolio in cui una ristrettissima lobby ferroviaria che deciderà su politica dei trasporti, prezzi, strategie e condizioni di lavoro.

Non sappiamo perché l'accordo capestro, descritto qui a fianco, sia saltato ma, mentre andiamo in stampa, veniamo a sapere che per tutta risposta Ntv ha rilanciato al ribasso, come se fossimo su una bancarella a mercanteggiare su un oggetto di chincaglieria, annunciando l'applicazione del contratto per il commercio ai nostri "nuovi" colleghi, macchinisti e capitreno! Dietro all'immagine patinata di imprenditore etico e sorridente si nasconde il solito vecchio padrone che vuole trascinarci nel passato con idee autoritarie e sprezzanti verso lavoratori e sindacato e nessuna idea nuova per i viaggiatori e il Paese. Per questo proponiamo una campagna di controinformazione tra i ferrovieri e l'opinione pubblica, iniziando ad esempio con una bella manifestazione proprio sotto le loro finestre. Andremo a spiegare anche a Diego Della Valle, esperto in contratto del commercio, che lavorare sui treni non è proprio come vendere scarpe.

D. De Angelis (RM)



## IL MESSAGGIO DI NTV CHE PIACE A MORETTI

**L'**azienda ferroviaria di Montezemolo e Della Valle - che si accinge a fare concorrenza a Trenitalia sull'appetitoso segmento Alta velocità - ha assunto i primi Macchinisti... con il Contratto del Commercio. E' un messaggio, è una mossa con cui NTV vuole far pressione ai sindacati dei ferrovieri, rei di non aver siglato un accordo su queste basi:

- 10 ore di lavoro per prestazioni A/R (per il PdB elevabili a 12 ore 5 volte al mese);
- 9 ore per prestazioni con RFR (sia per PdM che per PdB);
- 8 ore per prestazioni interessanti la fascia 0-5 (sia per PdM che per PdB);
- 6 ore di condotta giornaliera, al netto delle soste, (limite elevabile a 7 ore per 5 volte al mese). Condotta continuativa 4,5 ore al netto delle soste;
- 14 ore di riposo giornaliero, elevato a 18 ore dopo prestazioni interessanti la fascia 0-5;
- 53 ore medie di riposo settimanale che potrà essere svolto tra il 4° e il 7° giorno.

**Va precisato che in NTV è previsto soltanto il modulo ad agente solo.**

Anche la retribuzione dei macchinisti è inferiore a quella pubblicizzata questa estate (1.950 euro). Per raggiungerla NTV mensilizza la 14° e il premio di risultato.

Ovviamente, il Contratto del Commercio ha condizioni complessivamente peggiori. E' così che, in perfetto stile Marchionne, NTV mette pressione ai sindacati dei ferrovieri. Ma può NTV presentarsi al tam-tam mediatico dell'apertura alla concorrenza nel segmento alta velocità, rischiando di essere etichettata di concorrenza sleale e dumping contrattuale? Possono permetterselo Montezemolo e Della Valle che si presentano alla nazione come imprenditori etici? Noi pensiamo di no.

Ad oggi, i sindacati non hanno firmato l'accordo con NTV, ma la brutta notizia è che non ne conoscono le ragioni, anzi peggio, sappiamo che sull'orario di lavoro del macchinista AGENTE SOLO non s'è registrata una levata di scudi. Persino l'OrSA traballa (si paventa una frattura con il settore Macchina che, ovviamente, è contrario all'accordo).

Gli scenari che si aprono sono comunque preoccupanti per i macchinisti, perché i fatti dicono che il fronte sindacale, in particolare quello unitario, ha deciso di svendere i macchinisti. I recenti accordi su IVU e sull'agente solo in Cargo sono chiari. Ma i segnali c'erano già tutti. Riproponiamo il penultimo cpv. dell'accordo programmatico 15/5/2009 (Agente Solo) che oggi diviene illuminante:

**"Nell'ambito del rinnovo contrattuale le parti si impegnano a ridefinire la normativa degli equipaggi ed in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato."**

In particolare del personale di condotta è la puntualizzazione che ci fa comprendere come certi gridi di allarme non sono affatto una mania di persecuzione.

Insomma, in questo contesto, il nostro Mauro Moretti sta attendendo il momento più propizio per incassare, mentre il fronte sindacale è pronto a consegnarci.

Cos'altro dovrebbero fare questi sindacati?

**E basta con le moderazioni** di molti di noi che tutte le volte auspicano accordi per ridurre i danni. Negli anni, abbiamo constatato che **dopo ogni accordo a perdere ce n'è pronto un altro ... peggiore. Dunque, diamoci da fare, perché l'unica strada possibile è la lotta dei macchinisti che tornano gomito a gomito.**

La Redazione

CARGO di C. Curcio e A. Acierio (NA)

## ACCORDI DA TERZO MONDO!

...per non vivere di speranze

**"È** condizione indispensabile, l'esplicitamento delle procedure contrattuali preventive e/o di legge previste per i processi che determinano la riduzione dei livelli occupazionali perché si possa accedere alla prestazione straordinaria del Fondo, come indispensabili sono le procedure a livello aziendale finalizzate all'esodo volontario sottoscritto in questa prima fase. Il Fondo ha una durata di 10 anni dal 25/06/2010, data di entrata in vigore decreto di recepimento, pertanto in primis l'azienda presenta il progetto di accesso alla prestazione straordinaria". Per la divisione Cargo in particolare, basta rileggere i verbali delle prime riunioni nazionali e territoriali in merito all'attivazione delle procedure di accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo per conoscere progetti ed esuberanti. Una nota sindacale commenta la sottoscrizione dell'accordo del 17/11/2010: «abbiamo lavorato tanto nel 2010, insieme alle altre sigle sindacali firmatarie, per poter concludere positivamente l'intesa. Questo accordo contiene in sintesi: una prima concreta azione di riforma strutturale dell'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo, quanto mai opportuna e urgente, al fine di iniziare a rispondere alla concorrenza sempre più agguerrita delle altre imprese ferroviarie dove, quasi sempre, si applica il contratto degli autoferrotravvieri». Sarà pur vero che hanno lavorato tanto, tutte insieme le sigle sindacali per rendere l'azienda cargo più agguerrita contro le altre imprese ferroviarie, ma per noi lavoratori è stato soltanto un taglio del costo e dei posti di lavoro, come già sottoscritto in proposito il 23 Novembre del 1999, tanto contestato ma poi sottoscritto, dopo la firma dei confederali, da tutte le OOSS nel CCNL AF, quando però i ferrovieri erano circa 220 mila e dove viene confermato per le eccedenze: (...) quanto già previsto nell'accordo di costituzione del "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale della Società FS SpA" del 21.5.98 (...). Da una storia che si ripete noi lavoratori non ravvisiamo di buon auspicio questi accordi, "giustificati anche per esaudire le aspettative del personale" (come se dipendesse da essi decidere la loro fuoriuscita!). Il trasporto merci su rotaia delle FS

### (STR)ORDINARI SPRECHI

*Mentre i macchinisti cargo vengono mandati via nel fondo in certi impianti non si riesce a coprire il traffico merci e c'è bisogno di personale in trasferta. A Bologna S.D., ad esempio, sono arrivati 5 macchinisti dalla Calabria... ma non costava meno tenersi quelli andati via???*



Scalo merci senza treni: impianti che dovevano essere i moderni "hub" del traffico Cargo e che invece ora sono solo cattedrali nel deserto

nell'ultimo anno tende a scomparire in una grande società, in controtendenza alle altre grandi società e alle direttive europee, inoltre la chiusura di impianti, le flessibilità forzate per il personale, il macchinista solo ed l'agente polifunzionale concorrono al taglio di migliaia di posti di lavoro e dimostrano l'aspetto più preoccupante del taglio del costo del lavoro. Se questo lo sommiamo alla riduzione dei diritti acquisiti e ad un'eventuale aumento dell'orario di lavoro, già in discussione, si conoscerà il vero aspetto delle concentrazioni in atto, a nome della concorrenza di mercato sempre più spietata solo a scapito dei lavoratori! Così mentre si criticano quelle società nazionali o estere che concorrono sul mercato a prezzi più bassi, grazie anche alle condizioni peggiorative applicate ai propri dipendenti, e si vuol far uscire allo scoperto un malessere preoccupante, dall'altra parte si taglia su coloro che hanno condizioni lavorative migliori: è questo il cambiamento? È questa la concreta azione di riforma strutturale dell'organizzazione del lavoro nella Divisione Cargo? Scali merci ferroviari abbandonati, materiale rotabile in disuso e lavoratori costretti a lavorare a condizioni da Terzo Mondo?

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

## MESOTELIOMA DA AMIANTO

La tragedia di un macchinista

**N**ell'ultimo numero di Ancora IN MARCIA ho letto l'articolo "Appello raccolto dati amianto", essendo direttamente interessato sono qui a raccontare la mia triste esperienza. Assunto il 03/03/1980 come aiuto macchinista, passato macchinista nel 1984 ho lavorato fino al 1994 a Milano Smistamento, trasferito poi al Dep. Loc. di Ancona dove tuttora dipendo.

Ho 53 anni quasi 31 passati da macchinista. Dal 21 settembre sono in malattia, ricoverato in ospedale nel mese di ottobre, dopo vari accertamenti i medici mi hanno diagnosticato un tumore: Mesotelioma peritoneale. Mi hanno chiesto: che lavoro fa? Lei ha respirato amianto. Ora sono in cura chemioterapica nella speranza di essere sottoposto a operazione chirurgica in un centro specialistico di Milano in quanto sembra che ancora la malattia non abbia attaccato la pleura. Ho saputo di altri casi di macchinisti colpiti da questo male, sarei grato se potessi saperne qualcosa di più. Cordiali saluti.

Flaviano Innamorati (AN)  
abbonato da anni al giornale

**Invitiamo i colleghi a segnarcasi casi analoghi: ci impegnamo a fornire ogni informazione e a coordinare tutti gli interessati.**

**Nel frattempo rivolgiamo un ringraziamento e un saluto speciale a Flaviano.**

**Siamo tutti con te!**

La Redazione

## DIRITTI DI AMMISSIONE AUMENTI FINO AL 50%

**C**on un atto unilaterale, FS il 1° marzo 2011 ha emanato un Ordine di servizio che prevede l'aumento dei costi dei diritti di ammissione per l'accesso ai treni AV, ES ed Es city ai titolari di CLC.

I nuovi costi (con decorrenza immediata) diventano 13 e 16 euro per i treni ES ed ES city (a seconda dei giorni), ed addirittura 22 euro per i treni AV! Questa ennesima violazione contrattuale (art. 23 CCNL e accordo del 25 gennaio 2006) costituisce un durissimo attacco alle condizioni dei ferrovieri, sia in servizio che pensionati, ed alle loro famiglie; rappresenta inoltre un ulteriore passo verso la negazione del diritto a viaggiare, che ricordiamo non ci è stato regalato ma concesso in sostituzione di un dovuto aumento contrattuale.

È indispensabile che tutte le forze che intendono opporsi a questo sopruso si uniscano per organizzare insieme tutte le iniziative del caso.

Il 23 marzo la nostra Redazione ha convocato un'assemblea di lavoratori e pensionati.



la cara vecchia CLC: fra non molto sarà più conveniente pagare il biglietto

# CARGO: INIZIA L'AGENTE SOLO!

In queste pagine sono riportati integralmente i moduli della protesta organizzata dall'OrSA: il modulo di autotutela, l'M 40 per aggancio e sgancio e l'M 40 per l'equipaggio misto.

La Divisione Cargo di Trenitalia sono stati programmati i primi servizi da effettuare con un solo macchinista, accompagnato dalla nuova figura del "tecnico polifunzionale", così come previsto dall'accordo del 17 novembre 2010, sottoscritto dalle OS CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL.

L'OrSA, che invece non ha firmato l'accordo, ha lanciato delle iniziative comportamentali per i macchinisti.

Le indicazioni dell'OrSA sono le seguenti: protocollare presso le segreterie degli impianti un modulo di autotutela sulla mancanza dei DPI (Dispositivi di Protezione Individuali);

in caso di richiesta di aggancio/sgancio da parte del PDM, emettere l'apposito M 40; in caso che venga comandato un servizio con l'equipaggio misto, emettere l'apposito M 40, valido anche come secondo M 40 in caso di reiterazione dell'ordine da parte di un superiore.

Per avere maggiori e più precisi chiarimenti sulle procedure da attuare in ciascuno di questi casi, e sulla strategia di tutela decisa dall'OrSA per i macchinisti, diamo indicazione a tutto il PDM di contattare i rappresentanti OrSA dei propri impianti.

La Redazione

## MODULO DI AUTOTUTELA

Trenitalia S.p.A.  
Divisione Cargo  
Area.....  
Al datore di lavoro (D.lgs. 81/2008)

Il sottoscritto Macchinista....., CID....., in servizio presso l'impianto di ..... comunica quanto segue:

come già segnalato nella lettera di Segreteria Generale Or.S.A. Ferrovie prot. 228/S.G./Or.S.A. del 21 dicembre 2010 non è a conoscenza delle Procedure aziendali per la riconsegna ed il deposito dei DPI, nonché dello smaltimento delle tute monouso e calottine eventualmente utilizzate.

Inoltre il sottoscritto segnala che, al fine di indossare gli indumenti di lavoro, come previsto dall'art. 45 CCNLA, "...le aziende predisporranno idonei supporti logistici...", che nel caso di utilizzo anche di DPI, devono essere rappresentati da:

- armadietti, di cui all'art. 40 DPR 303/56, a doppio scomparto per isolare gli indumenti da lavoro da quelli civili;
- tempi per indossare/vestire la divisa;
- luogo certo e possibilmente univoco ove il sottoscritto possa accedere al proprio armadietto per potersi cambiare;
- pulizia della divisa/DPI.

Poiché l'utilizzo della divisa e dei DPI risulta essere obbligo contrattuale e di legge, ne consegue che il mantenimento in condizioni igieniche accettabili non ricade sul sottoscritto, bensì sul datore di lavoro.

Con la presente si informa che nel caso si inizi la propria prestazione in località diversa dal proprio impianto, ovvero sede del luogo dove potersi cambiare, il sottoscritto di fatto si trova in condizione di non poter prelevare ed indossare eventuali DPI necessari.

Per quanto sopra descritto, il sottoscritto in ossequio alle norme di legge di autotutela, si asterrà da compiere qualsiasi attività richiesta in condizioni di degrado e/o mancanza DPI, a tutela della propria incolumità.

Eventuali disservizi causati per i motivi sopra esposti non potranno essere addebitati al sottoscritto.

Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del D.lgs. 81/2008 (art. 20 comma 1).

....., li ....., firma

## MODULO M.40 AGGANCIAMENTO/SGANCIAMENTO LOC

TRENITALIA  
DIVISIONE CARGO Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ore..... del giorno.....

Io sottoscritto....., Macchinista del treno.....

comunico al DCC CARGO di..... che il PdM non effettuerà l'aggancio/sgancio della loc. in quanto, secondo l'accordo nazionale del 17/11/2010 tra Azienda e OO.SS tale operazione spetta all'equipaggio formato da 2 macchinisti in particolari raccordi (previsti dal P.I.R.) e quando sempre negli stessi a terra non è prevista un'organizzazione di Trenitalia Divisione Cargo. Ad oggi nessuna comunicazione in tal senso ci risulta sia stata fornita ad OO.SS ed RSU.

Firma/Nome di chi riceve l'M40 .....

Il Macchinista .....

TRENITALIA  
DIVISIONE CARGO Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ore..... del giorno.....

In riferimento a VS comunicazione con Mod. M.40 n°..... trasmesso in data odierna, il sottoscritto....., Macchinista del treno.....

comunica che non ha in uso i previsti D.P.I. per l'effettuazione in sicurezza delle operazioni da voi richieste.

Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20 comma 1).

Firma/Nome di chi riceve l'M40 .....

Il Macchinista .....



## M 40 RIFIUTO EQUIPAGGIO MISTO

Vale M40 n° ...../.....

Consegnato/trasmesso ① ore..... del giorno.....

Io sottoscritto....., Macchinista del treno..... comunico al CD303/CDI/COT① di....., che in cabina di guida non è presente nessun altro agente abilitato alla condotta.

In relazione a quanto previsto:

- 1) dalle vigenti normative regolamentari e di esercizio (40 IPCL comma 23);
- 2) dagli standard stabiliti dal DM 388/2003 su pronto soccorso sui luoghi di lavoro e dalle "Linee guida per l'applicazione del DM388/2003 per Trenitalia e per le Imprese ferroviarie in genere redatte dal Coordinamento Tecnico delle Regioni e delle Province Autonome di prevenzione nei luoghi di lavoro - Gruppo di lavoro Trenitalia", rispetto alla idoneità del telefono cellulare;
- 3) dal DM 388/2003, circa la mancata presenza a bordo del treno di altro lavoratore in possesso dei requisiti formativi, al fine di poter prestare il primo soccorso in caso di malore del macchinista;
- 4) dalle indicazioni governative inerenti i tempi massimi per il soccorso, nonché per le conseguenze che si possono determinare in caso di malore del macchinista, con particolare riferimento ai tempi minimi di attuazione del soccorso così come stabiliti dal Comunicato n° 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27/3/1992, nonché dalla inadeguatezza/mancanza dei protocolli d'intesa col SSN e "Servizio 118";
- 5) dal D.lgs. 81/2008 circa la necessaria valutazione del rischio - connesso a tale modulo di condotta - che tenga conto, tra l'altro, anche del rischio da stress lavoro correlato

Resta quindi inteso che il sottoscritto in ossequio alle norme succitate di autotutela potrà astenersi dal compiere l'attività di condotta richiesta in tali condizioni di degrado, a tutela della propria incolumità.

Si resta in attesa che un agente abilitato alla condotta prenda posto in cabina di guida, ovvero a disposizione, come mio atto di buona fede, per una diversa utilizzazione in ambito di prestazione graficata che mi comunicherete. Il mancato riconoscimento di tale atto da parte Vostra, legittimerà il mio comportamento ai sensi dell'articolo 1460 C.C. con riserva di valutare l'atteggiamento aziendale anche sotto il profilo risarcitorio.

In presenza di Vostro eventuale ordine reiterato per iscritto, teso in qualunque modo ad imporre l'effettuazione del servizio nelle condizioni di degrado sopra segnalate, il sottoscritto ribadirà quanto già comunicato con il presente M40 ②.

Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del Dlgs 81/2008 (art. 20 comma 1).

Firma/Nome① di chi riceve l'M40 .....

Il Macchinista .....

① depennare la voce che non occorre.  
② fare M 40 (ribadisco quanto già comunicato con M40 n°..... consegnato/trasmesso ore..... del giorno.....)

# CONGRESSO ORSA MACCHINISTI UNITI LA LETTERA DI ANCORA IN MARCIA IN MARCIA AI DELEGATI

Nei giorni 22, 23 e 24 marzo il Settore Macchina dell'OrSA è impegnato nel Congresso Nazionale. Il momento che i colleghi dell'OrSA stanno affrontando è delicato e molto impegnativo: sono riusciti a tenere fuori l'OrSA dalla firma di accordi negativi e a mettere in atto azioni per contrastarli ma hanno per questo subito attacchi anche dall'interno del proprio sindacato. Non potevamo quindi non far sentire loro la nostra vicinanza, con una esortazione a non arrendersi e a portare avanti la lotta, per il bene di tutti i macchinisti.

Cari compagni e amici dell'OrSA Macchinisti Uniti, Ci rivolgiamo a voi con una lettera e non dalle pagine di Ancora In Marcia in quanto il giornale è ancora in stampa, quindi non saremmo riusciti a raggiungervi per tempo in occasione di questo importante appuntamento congressuale. In questi ultimi anni abbiamo ammirato la coerenza e la tenacia con la quale avete condotto la difesa dei macchinisti, portando l'OrSA a non firmare e a contrastare accordi dannosissimi per la categoria, come quelli su agente solo, IVU e Cargo; contestando l'accordo sull'agente solo alle Ferrovie Nord sottoscritto anche da una struttura regionale dell'OrSA; opponendovi alla firma del contratto di NTV che, se sottoscritto con i contenuti emersi nel corso delle trattative, rappresenterebbe l'ennesimo passo indietro per tutta la categoria: tutto questo avete il merito di averlo fatto a costo di subire attacchi provenienti perfino dall'interno della vostra stessa organizzazione.

In tutte le lotte noi abbiamo sempre fatto tutto il possibile per sostenervi, lavorando per la mobilitazione della categoria, perché siamo fermamente convinti che non si debbano accettare peggioramenti contrattuali solo per la paura di perdere i tavoli delle trattative e perché siamo convinti che la lotta sia l'unico strumento attraverso il quale la categoria possa rialzare la testa e ricominciare a recuperare terreno sul piano dei diritti, delle condizioni normative ed economiche. Queste lotte fino ad ora non hanno portato a risultati tangibili ma siamo sicuri che siano state e siano ugualmente utilissime, per ridare speranza e fiducia al Personale e per creare un fronte alternativo agli ormai appiattiti sindacati "concertatori"! Vi esortiamo quindi a non arrendervi, a continuare a lottare, inseguendo l'obiettivo dell'unità di tutti i macchinisti, condizione indispensabile perché le nostre lotte possano avere successo. Un sincero augurio di buon lavoro per il congresso, **WI MACCHINISTI UNITI!**

Firenze, 21 marzo 2011

La Redazione di Ancora In Marcia

LICENZIAMENTO DI SANDRO GIULIANI di L. Ciriello (BO)

## UN'ALTRO MESSAGGIO "EDUCATIVO"



Il 21 gennaio 2011, Sandro Giuliani capotreno TMR di Roma ha ricevuto da Trenitalia, comunicazione di licenziamento per giusta causa senza preavviso, ai sensi dell'art. 2119 del c.c. e dell'art. 59 del CCNL Settore Attività Ferroviarie.

Le contestazioni sono generiche, e si fondano esclusivamente sulla perdita del rapporto di fiducia e quindi sulla giusta causa. Alla base del comportamento di Sandro Giuliani vi sono principi di prevenzione e autotutela con riferimento alle indicazioni aziendali in materia di rischi sul lavoro, ed anche tecnico-normative (oggetto di continui chiarimenti interpretativi da parte sindacale e A.N.S.F.), applicate e portate a conoscenza dell'azienda da tempo.

La dinamica dei fatti è che Sandro Giuliani da tempo prendeva posto in cabina di guida (facendo riferimento agli art.32 PGOS e 14 ISPAT quali istruzioni emanate dall'Ente supremo di vigilanza sulle Ferrovie - ANSF), al 28.01.2010 a seguito di un SMS inviato dalla Responsabile Produzione, risale il primo scambio di comunicazioni in cui Giuliani relazionava di: "ritenere, durante la marcia del treno, di dover privilegiare il garantire la sicurezza rispetto all'aspetto commerciale, in mancanza di sostituzione nelle proprie mansioni". Sandro Giuliani impartiva verbalmente al macchinista l'ordine di chiudere le porte dal dispositivo di banco precedendolo con M40, ritenendo di tutelarsi dall'esposizione ad uno dei principali rischi per il continuo passaggio dalla scaletta del locomotore (caduta ed incespicamento secondo il depliant Trenitalia per il PdB). Di questa prassi l'azienda era a conoscenza da circa

un anno ma non risultano contestazioni scritte o sanzioni, Trenitalia è intervenuta in prima istanza con il licenziamento. La giurisprudenza si è già espressa - in Cassazione - nel considerare il licenziamento come strumento da adottare quando altre misure meno traumatiche, non riescano a scongiurare un comportamento ritenuto disdicevole.



C.C. postale n.71092852 - intestato a Crociati Marco  
Sede: via Firenze, 50 - 00043 - Ciampino  
e-mail: marcocrociati@interfree.it  
internet: http://www.casofs.org

## CASSA DI SOLIDARIETA' TRA FERROVIERI

COMUNICATO N. 1/2011

### RESOCONTO ATTIVITÀ CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI

#### SITUAZIONE PATRIMONIALE:

ATTIVO CASSA CONTANTI: + € 514,00

ATTIVO CONTO CORRENTE POSTALE: + € 16.275,00

#### PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE NELL'ANNO 2010:

- 1) Abbiamo saldato le spese legali per il ricorso contro il secondo licenziamento De Angelis per un totale di Euro 3.000 in favore degli avvocati Alleva/ Panici.
- 2) Contributo spese legali ricorso mancata conferma apprendista Loris Bettocchi: Euro 1404,50.
- 3) Una tantum famiglia Bellomonte, il collega Capostazione ingiustamente recluso da 18 mesi e altrettanto ingiustamente licenziato da RFI: Euro 2.000,00
- 4) Abbiamo deliberato un contributo alle spese legali per il ricorso del collega Citi, apprendista non confermato: Euro 1000,00
- 5) Febbraio 2011. In queste ore abbiamo deliberato il contributo alle spese legali per il ricorso contro il feroce licenziamento del collega Capotreno di Roma, Sandro Giuliani, avvenuto il 21 gennaio 2011 e contributi una tantum a seconda situazione di Cassa.

Questi i principali interventi della Cassa nel corso del 2010 e inizio 2011. Crediamo necessario un impegno di tutti affinché questo strumento, essenziale in questo frangente, cresca e si radichi su tutto il territorio Nazionale in modo da permetterci di continuare a sostenere i colleghi colpiti come e meglio di quanto fatto fino ad oggi.

**Chiediamo a tutti i Soci l'impegno a diffondere l'iniziativa.**

IL DIRETTIVO DELLA CASSA DI SOLIDARIETA' TRA FERROVIERI

Visita il sito internet per i contatti: [www.casofs.org](http://www.casofs.org)

È chiaro allora lo scopo di intimidire gli altri lavoratori che non volessero appiattirsi ed omologarsi.

La sproporzione delle forze in campo è evidente, ma la forza è un valore diverso dalla giustizia.

Quando col silenzio dei maggiori Sindacati Nazionali succederà come per De Angelis, (senza che nessuno abbia reso conto per l'abuso compiuto) che un tribunale disporrà il reintegro di Sandro Giuliani, il "messaggio educativo", sarà comunque passato. Occorre non lasciare solo Sandro Giuliani ma mobilitarsi.

Non lasciamoci "educare".

*Ringraziamo Gennaro Graziano per il prezioso contributo a questo articolo*

UNA TRISTE VERITÀ di G.Ghiribelli (FI)

## LE CAMBIALI IN BIANCO COMINCIANO PERICOLOSAMENTE A RIEMPIRSI

Come pronosticato subito da Ancora in Marcia e da OrSA, gli accordi sciagurati sull'agente solo e Cargo stanno prendendo la vera forma che Trenitalia voleva dargli, emanando precisazioni e disposizioni che sfruttano tutti i "buchi" lasciati dai firmatari.

Circolare Natali, DEIF 29, oppure l'ultima splendida comunicazione di Trenitalia a firma Fausto Del Rosso, inerente l'accordo Cargo del 17/11/2009. Circolari, fogli disposizione dove si precisa di qui, si puntualizza di là, si chiarisce tutto quello che fa comodo all'azienda e che i Sindacati firmatari non hanno "tampinato" con le loro firme.

Infatti è proprio questo il punto dolente delle trattative con l'azienda, quello che proprio non va giù ai lavoratori, e cioè decidere quale sia il limite da concedere, stabilire punto per punto cosa potere dare e cosa no. Tutto ciò senza per altro aprire un dibattito all'interno dei settori coinvolti, chiedendo loro cosa volevano, informando poi i lavoratori dell'andamento delle trattative in maniera sincera e chiara mai facendo l'ingenuo errore di lasciare carta bianca o punti scoperti facilmente bersagliabili. E qui si apre un dibattito che potrebbe discutere per mesi su chi effettivamente ha sbagliato.

Il sindacato era in buona fede oppure ha "omesso" volontariamente certe condizioni? Questa omissione è frutto dell'ignoranza di chi è andato alle trattative che non conosceva i risvolti di tale accordo?

Oppure, e ancor ben peggiore, tutto ciò è stato frutto di un piano diabolico studiato fra azienda e sindacato?

E in tutti questi casi non rimane che l'incredula reazione degli iscritti, che non hanno capito che gli ultimi accordi erano delle cambiali in bianco, sulle quali si poteva scrivere qualsiasi cosa.

Iniziare un accordo, *parдон*, un'offerta unica e irripetibile (sic!) dalle ripercussioni astronomiche sui macchinisti con "In fase di avvio del nuovo modulo...[]" , è la più grande beffa e presa in giro che ci potevano fare. Errore nostro non reagire subito.

**I sindacati che tradiscono la nostra fiducia e non difendono la categoria non meritano di essere sostenuti.**

**DATE LE DISDETTE!!!**

#### VERBALE DI ACCORDO

##### Personale di macchina

Le parti convengono sull'attivazione, con decorrenza dal prossimo cambio orario estivo (giugno 2009) e comunque entro il 1° luglio 2009, per le Divisioni Passeggeri di Trenitalia, del modulo di equipaggio con un solo agente addetto alla condotta, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti.

In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative:

1. servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM/GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata con esclusione delle palete NPB/B;
2. servizi programmati nella fascia oraria 05.00-24.00.

## CIRCOLARE NATALI

L'accordo del 15 Maggio prevede mezzi di trazione comunicanti con la parte rimorchiata, quindi locomotori comunicanti con la parte rimorchiata. La Circolare Natali invece stravolge questa teoria, parlando di intercomunicante, ma riferendolo non più al mezzo di trazione, ma al mezzo di testa da cui si conduce il treno. Ancora una volta si evidenzia come un accordo che prevede una condizione di guida che non esclude tutte le altre, possa essere facilmente interpretato a piacimento.

In applicazione del Verbale di Accordo in oggetto e delle successive integrazioni, si conferma che il modulo di condotta ad "Agente Solo", qualora sussistano tutte le altre condizioni necessarie, debba essere applicato anche per le tratte effettuate con guida dalla vetta semplicità, indipendentemente dalla tipologia di locomotiva situata in coda.

In particolare il modulo di condotta "Doppio Agente" potrà essere mantenuto esclusivamente per le tratte effettuate con guida dalla locomotiva priva di intercomunicante con la parte rimorchiata.



Il banchino di manovra della Loc. 464: la visibilità lato guida è già estremamente ridotta ma è inesistente sul lato di destra non essendo presente nemmeno il vetro

## TAGLIO TEMPI ACCESSORI

Dopo i notevoli e ingiustificati tagli dei tempi accessori, sono cominciate le verifiche richieste dai sindacati. Si sono già viste scene da "olimpiadi", con i soliti macchinisti compiacenti che facevano le corse effettuando gli accessori, al fine di rispettare i nuovi tempi. Che amarezza...

## AGENTE SOLO CARGO ANCHE SUI LOCOMOTORI?

In tal senso si porta a conoscenza di codeste Strutture che Direzione Tecnica con comunicazione del 6/12/2010 ha informato ANSF che in Divisione Cargo il modulo di Equipaggio Misto (Macchinista + Tecnico Polifunzionale Cargo), in applicazione del predetto accordo, sarà impiegato anche per "locomotiva isolata/treno di locomotiva isolata(s)" ove la loco di testa non è ancora dotata di freno di stazionamento ad accumulo di energia.

Su tali treni, infatti, essendo indispensabile la presenza di un SSH efficiente e coerente con il SST presente sulla linea, i compiti dell'agente di scorta capotreno non risultano coerenti con esigenze di movimento e il Tecnico Polifunzionale Cargo in questa fattispecie assicura uno standard di sicurezza non inferiore a quello necessario per intervenire e garantire l'immobilità del mezzo di trazione in caso di emergenza.

## DEIF 29: ALTRA BEFFA?

Con l'ultima DEIF Trenitalia intende concludere la diatriba sulla visibilità delle cabine di guida in caso di condotta ad agente solo.

Sfruttando una nota ANSF del 24-01-11 (prot.00451/11), che si limita a demandare alle aziende il compito di elencare tutti quelle situazioni in cui il capotreno deve stare in cabina di guida per situazioni di degrado o per scarsa visibilità di segnali, Trenitalia emana la DEIF 29 che ribadisce tali evenienze, dimostrando ancora una volta un atteggiamento spregiudicato. ANSF con la nota del 05-08-2010 faceva preciso riferimento alle Vetture NPB/B modificate, ponendo la questione della modifica strutturale e del rispetto della Fiche 651, sulla visibilità delle cabine, adesso quella nota è diventata cartastraccia? Ancora più grave che ANSF e Trenitalia si siano dimenticate del locomotore forse più diffuso e con la peggiore visibilità (dal banchino di manovra), la Loc. 464 (vedi foto a fianco).

Questa "dimenticanza" può essere dovuta alla difficoltà di soluzione, dato che sul lato destro non c'è il vetro, per cui la presenza di un abilitato serve a poco? La DEIF 29 poi, non rispetta la nota ANSF del 24-01-11 che non fa esclusioni per entrate ed uscite dai depositi (con o meno segnali bassi sulla sinistra). Segnaliamo infine, sulla questione, il colpevole silenzio dei firmatari dell'accordo del 15/5/2009 che non perdonano occasione di mostrare il loro disinteresse nei confronti dei lavoratori, ignorando le perplessità sollevate in materia.

## I DISTINGUO E L'ISOLAMENTO

"Sandro Giuliani è una testa di c... ed hanno fatto bene a licenziarlo".

Questo è una considerazione da pietra tombale, ci si può fermare qui o cercare di andare avanti. Giuliani ritiene che il capotreno non debba muoversi dalla cabina di guida, che il suo posto sia lì (la normativa in alcuni punti sembra dargli ragione - art. 3 e 40 IPCL, art. 14 ISPAT e capitoli VIII e IX PGOS...) e che per prevenire infortuni (in base ai dati sugli infortuni al PdA), non debba scendere a chiudere le porte ma comandarlo al macchinista. Sbaglia? Se ne potrebbe discutere, ma il licenziamento come prima sanzione non ammette discussioni. Forse un'errore di Giuliani è stato quello di rimanerne isolato. Sta accadendo che dei capotreno mi parlino stando fuori dalla porta, in futuro forse ci passeremo dei bigliettini. Che la paura sia con Voi.

IN DETTAGLIO di S. Chiapperini (TO)

# CONTRATTI FORMAZIONE LAVORO

Relazione su scatti di anzianità e di livello

**A**breve la Società chiamerà tutti i lavoratori che ne hanno diritto e che hanno effettuato lettere interruttrive e proporrà loro una conciliazione con l'assistenza dei rappresentanti sindacali.

È da tenere presente che per i lavoratori assunti con Contratto di Formazione e Lavoro la Società non ha computato, nell'anzianità di servizio, il periodo suddetto. I commi 5 e 12 dell'art. 3 della legge 863 del 1984 esplicitano inequivocabilmente che il periodo effettuato con contratto di formazione e lavoro venga computato nell'anzianità di servizio.

Diverse sentenze di cassazione hanno definitivamente ribadito che il periodo di formazione e lavoro è computato nell'anzianità di servizio in caso di trasformazione del relativo rapporto da C.F.L. a tempo indeterminato; e nello specifico è la disposizione del comma 12 della legge 863 del 1984 che prevede la computabilità di detto periodo anche quando l'anzianità di servizio è presa in considerazione da discipline meramente contrattuali, **come quella sugli scatti di anzianità e i passaggi automatici di classe stipendiale** (n.d.a. per alcuni, assunti prima del 16/04/2003, il ricalcolo potrebbe incidere anche sull' E.R.I.).

Quindi il riconoscimento di tale periodo deve essere effettuato sia **per gli scatti di anzianità, sia per i passaggi automatici alla classe stipendiale superiore**; cerchiamo per questo di chiarire la vicenda.

Vi sono due situazioni che interessano la vicenda, la prima riguarda il vecchio contratto, la seconda analoga alla prima, riguarda il nuovo contratto.

Partiamo analizzando ciò che riguarda il vecchio contratto.

In quest'ultimo esistevano le cosiddette aree:

la I area comprendeva il 1°, il 2° e il 3° livello;

la II area comprendeva il 3°, il 4° e il 5° livello;

la III area comprendeva solo il 6° livello;

la IV area comprendeva il 5°, il 6° e il 7° livello.

All'interno di ogni area il passaggio era previsto in automatico in base a una determinata anzianità.

Per ogni livello era individuato il suo parametro di riferimento:

1° parametro = 100

2° parametro = 122

3° parametro = 135

4° parametro = 142

5° parametro = 156

6° parametro = 167 (dopo 2 anni di 5°)

7° parametro = 186 (dopo 6 anni di 6°)

Nella declaratoria, l'area in cui era inquadrato il macchinista era la IV area.

I lavoratori, nel nostro caso i macchinisti, quando vennero assunti con contratto di formazione lavoro, furono assunti con il profilo professionale di macchinista IV area funzionale; per il trattamento economico, fu attribuito il trattamento economico pari allo stipendio tabellare iniziale lordo del livello immediatamente inferiore a quello iniziale di IV area (ved. All.1).

L'assunzione veniva quindi effettuata come MACCHINISTA contrattualmente inquadrato esclusivamente nella IV area, ma economicamente veniva retribuito a un parametro inferiore, quello corrispondente al 4° livello con parametro = 142, ciò che la legge all'uopo prevedeva.

All'origine la Società fra il 1992 e il 1995, alla fine del contratto di formazione lavoro, riconobbe giustamente tale anzianità a tutti gli effetti sia per quanto riguarda gli scatti di anzianità, sia per quanto riguarda il livello.

La Società considerò tale periodo (di 2 anni) come effettuato nella IV area, cioè come se il lavoratore avesse svolto 2 anni di 5° livello, quindi al momento dell'assunzione a tempo indeterminato riconobbe al lavoratore il 6° livello (ved. All.2).

Successivamente, nel 1995, una circolare aziendale (ved. All.3) reinterpretò questo passaggio e abolì tale riconoscimento disponendo l'attribuzione del livello stipendiale iniziale del profilo di inquadramento alla classe zero e disponendo inoltre la rideterminazione delle posizioni individuali non in linea con tale direttiva senza effettuare il recupero delle maggiori somme

corrisposte. Conseguentemente da allora si instaurò il contenzioso con la Società.

Perfettamente analoga è la vicenda dei macchinisti assunti successivamente con il nuovo CCNL del 16 aprile 2003 tuttora in vigore, che prevede nella classificazione professionale quanto segue:

Livelli Professionali	Parametri
H - Operatori	H
G - Operatori Qualificati	G2
	G1
F - Operatori Specializzati	F2
	F1
E - Tecnici	E
	D2
D - Tecnici Specializzati	D1 (dopo 6 anni di D2)

I macchinisti, con contratto di formazione lavoro, sono stati assunti con la figura professionale di MACCHINISTA, inquadrato nel livello professionale di **Tecnico Specializzato** (quindi nel livello professionale D) al parametro E (ved. All. 4).

Alla trasformazione del contratto a tempo indeterminato viene riconosciuto il parametro D2 (non poteva essere altrimenti) ma dopo 4 anni di D2 (6 anni complessivi) non è stato riconosciuto il D1. Conseguentemente da allora si instaurò lo stesso tipo di contenzioso con la Società.

È necessario, quindi, che nei Verbali di Conciliazione che si andranno a firmare, sia chiaramente scritto che il riconoscimento vale sia per gli scatti, **sia per il livello**; tenendo presente quest'ultimo **l'Area o il Livello Professionale** di riferimento e di appartenenza al momento dell'Assunzione in C.F.L. deve essere rispettivamente la IV Area e il Livello Professionale D.

Su tutto purtroppo incombe la mannaia della prescrizione quinquennale, quindi è necessario trovare tutte le lettere interruttrive fatte nel tempo.

Nota: è pur vero che vi sono Sentenze o Conciliazioni già effettuate in cui viene riconosciuto solo lo scatto di anzianità; questo però è scaturito dalla volontà del lavoratore e/o dell'avvocato che in un periodo di incertezza sul diritto, hanno prudenzialmente optato solo per quella richiesta.

Torino 08/02/2011

REVISIONE PACCHETTI FERROVIARI di D. De Angelis (RM)

# NON È QUESTA L'EUROPA CHE VOGLIAMO

Ancora in Marcia, Orsa Macchinisti Uniti e Associazioni di Viareggio partecipano a Bruxelles al all'audizione organizzata dal Gruppo parlamentare GUE/NDL (Sinistra europea)



Un momento dell'audizione del Gruppo GUE/GDL

**L**iberalizzazione spinta al massimo, fino a indurre una frammentazione totale delle imprese che opera in ambito ferroviario. Questa la filosofia di fondo della proposta di revisione che la Commissione ha presentato al Parlamento Europeo. Con l'inevitabile peggioramento conseguente delle condizioni e dei diritti dei lavoratori e dei viaggiatori, a tutto vantaggio solo della libertà d'impresa e del mercato, considerati l'idolo cui sacrificare tutto per far funzionare meglio le ferrovie comuni-

arie. Come se non bastasse, nella proposta, non vi è traccia di misure sul miglioramento della sicurezza e addirittura si introdurrebbero per legge, in tutti i paesi membri, i servizi minimi in caso di sciopero. La proposta è stata severamente criticata nel corso dell'audizione promossa dal Gruppo parlamentare della Sinistra Europea GUE/NDL, a Bruxelles, il 3 marzo scorso. La GUE/NDL ha il merito di aver aperto il dibattito sul tema. Forti critiche, oltre che dal nostro giornale, dai rappresentanti dell'Orsa macchinisti Uniti, delle associazioni di Viareggio, al rappresentante italiano della Filt-Cgil e dai numerosi sindacati europei intervenuti. Presente all'iniziativa anche la relatrice della proposta di Direttiva, l'On Debora Serracchiani del Partito Democratico (Socialisti e Democratici in Europa), la quale, pur se fortemente orientata su posizioni liberiste, si è dichiarata disponibile a sostenere dei correttivi durante l'iter legislativo.

## STRAGE DI VIAREGGIO FAMILIARI E FERROVIARI PROTESTANO A BRUXELLES

**D**opo la strage l'Europa non ha adottato alcuna misura di sicurezza per il trasporto su rotaia delle merci pericolose. Addirittura il presidente dell'ERA, l'agenzia ferroviaria comunitaria, Marcel Verslype sostiene di non aver ricevuto informazioni al riguardo dalle autorità italiane. Uno scandaloso scaricabarile che nasconde la volontà di cedere alle pressioni delle lobby ferroviarie che, nel nome del massimo profitto, non vogliono vincoli e condizionamenti.



EUROPA FERROVIARIA di Roberto Lopriore (\*)

# UNA "RIFUSIONE" IPERLIBERISTA

**È** aperta al Parlamento europeo la discussione, relatrice l'On. Debora Serracchiani, la proposta della Commissione europea, cosiddetta di rifusione, che condensa e riordina le linee guida liberiste già previste dalle tre direttive europee del 2001. Anche il Consiglio dei Ministri, cioè i rappresentanti di tutti i governi europei, si confronteranno su questo testo per arrivare a un primo voto a Luglio a Strasburgo. La Commissione ritiene sia l'unico strumento "sano" per rivitalizzare le ferrovie senza occuparsi affatto di tutelare gli aspetti sociali e di coesione nazionale del trasporto. La proposta prevede che le separazioni societarie siano reali, che non vi siano trasferimenti di aiuti pubblici all'operatore ferroviario dal sostegno ricevuto dal gestore dell'infrastruttura. Inoltre proprio per accentuare il rapporto commerciale e monetario da instaurare tra chi vende una traccia, la corrente per la trazione o la manutenzione del materiale rotabile, la separazione può spingersi anche oltre, fino a frammentare in imprese diverse i servizi essenziali all'esercizio del trasporto ferroviario. Queste dovranno mettere quindi a disposizione del richiedente, dietro compenso, incluso un "ragione-

vole" profitto, servizi di officina, riparazione, verifica, ispezione alla sicurezza in modo equo, non discriminatorio, aperto a tutti. Le stazioni sarebbero di fatto scorporate con un'incertezza sui confini delle proprietà tra gestore dell'infrastruttura, compresi gli impianti di segnalamento, di sicurezza, controllo scambi e sottostazioni elettriche e le proprietà immobiliari delle stazioni. Una sorta di "polverizzazione obbligatoria" delle imprese che operano nel settore. Finora la liberalizzazione si è realizzata senza forti rivalità tra lavoratori, ma queste potrebbero ora esasperarsi alla vendita di ogni singolo servizio ritenuto non essenziale, ma commercialmente

allettante, fino alla perdita d'identità e di solidarietà del settore. Esempio di questa potenziale frammentazione di servizi assolutamente da correggere è l'ispezione tecnica al materiale rotabile, considerata un servizio ausiliario da erogare se esplicitamente richiesto in aggiunta a quelli essenziali legati al ruolo del gestore dell'infrastruttura. Per comprendere la filosofia iper liberista della nuova direttiva, basta dire che essa imporrebbe l'obbligo di servizi minimi in caso di sciopero anche nei molti paesi dove, oggi, sono contrattati liberamente tra le parti e non vincolati da leggi o intese commerciali. Pur se difficile intervenire, come spetta al Parlamento europeo, con emendamenti e prescrizioni tese a determinare all'interno delle imprese già esistenti il loro "giusto" equilibrio nel libero mercato, è necessario l'interessamento di partiti, sindacati, associazioni e opinione pubblica per far arrivare a Bruxelles la voce dei cittadini e dei lavoratori al fine di condizionare, nell'interesse generale, la deriva assunta dall'UE in campo ferroviario.

(\*) Esperto Gruppo Parlamentare GUE/NGL al Parlamento Europeo



IL RACCONTO di M. Mariani (MI)

## LA TARGA SCOMPARSA

Mi chiamo Antonio Secrista, sono assistente e amico di Annibale Holmes, pronipote del più noto Sherlock. Del bisnonno egli ha seguito le orme, dimostrando grandi capacità e infaticabile impegno. Per farvi conoscere le doti di Annibale Holmes vi racconterò l'ultima delle nostre avventure: un caso tuttora irrisolto.

tradusse il Milanese, che poi continuò: "L'Ogliari racconta di aver scoperto la pietra a Milano, presso la direzione lavori delle FS, murata a ricordo del dott. Ferruccio Voghera, capo della divisione lavori di Milano dal 1927 al 1939, morto nel campo di concentramento di Auschwitz. Signor Holmes, per mesi ho cercato la targa invano! Ma dov'era questa direzione lavori? La targa c'è ancora da qualche parte? Può aiutarmi a svelare il mistero?"

"Tranquillo, torni da me fra due giorni e avrò risolto il caso!" disse il mio amico molto sicuro di sé.

Appena il Milanese se ne fu andato Holmes uscì pieno di entusiasmo, ma quando ritornò era tutto abbacchiato.

"Come mai quest'aria triste? E cosa ci fa vestito da ferroviere?" chiesi indicando l'impeccabile divisa che indossava.

"E' questo il punto, mi sono travestito da macchinista e mi sono intrufolato nel deposito di Smistamento per carpire informazioni ai ferrovieri, ma mi hanno scoperto subito! Come avranno fatto?"

"Sarà stato il cappello?" dissi indicando il berretto con visiera che il mio amico portava in testa.

"E allora? Tutti i macchinisti hanno il cappello!"

"Certo, nel film di Pietro Germi" gli feci notare.

L'indomani Holmes uscì di nuovo. Quando rientrò si accasciò a terra, oppresso dal peso di una quintalata di libri e riviste che recava con sé.

"Ma Holmes, cos'è tutta quella roba?"

"Sono stato a un'assemblea di ferrovieri alla ricerca di notizie sulla targa. Mi ha fermato un tale... come si chiamava... ah sì, Ezio Gallori, e mi ha convinto ad abbonarmi a questa rivista, vede? "Ancora In Marcia!"

Bellissima! Poi mi ha dato 62 numeri arretrati, l'agenda del macchinista, mi ha venduto questi "libri avarie 632- 633- 402-655" non so neanche cosa siano mi sembra di giocare a tombola, poi il DVD di un film sugli elefanti, d'altronde mi chiamo Annibale, poi "Quarant'anni di lotte in ferrovia", "Licenziato per la sicurezza" e tutti questi altri qui" concluse Holmes indicando la montagna di libri che intanto aveva ammucchiato sul tavolo.

"Bene" commentai io, "ha da leggere per vent'anni. Ma almeno ha scoperto qualcosa?"

"Nebbia fitta!" disse scuotendo la testa.

La mattina dopo il signor Milanese tornò e Holmes ammise il suo insuccesso:

"Carissimo, non ho trovato le risposte che cercava, però non ho intenzione di lasciarla andare a mani vuote. Vede queste riviste sul tavolo? Ieri mi sono abbonato..."

"Oh no, ricomincia!" dissi io pensando a voce alta

"Dicevo" riprese infastidito Holmes "che mi sono abbonato alla rivista Ancora In Marcia, che arriva a casa a più di 3000 persone, per lo più macchinisti. Ho pensato che po-

### ATTENZIONE!

IL RACCONTO NARRATO E' FRUTTO DI INVENZIONE, MA I FATTI STORICI IVI NARRATI SONO REALI E SIAMO VERAMENTE ALLA RICERCA DELLA TARGA CON L'EPIGRAFE SAREMO GRATI A CHIUNQUE CI FORNIRA' INDIZI UTILI AL SUO RITROVAMENTO

tremmo utilizzarla per lanciare un appello: CHIUNQUE ABBA NOTIZIE UTILI ALLA RICERCA NARRATA IN QUESTA STORIA, PER FAVORE SI METTA IN CONTATTO CON LA REDAZIONE".

"Pensa che qualcuno ci contatterà?" chiese il signor Milanese.

"Speriamo, e comunque noi continueremo a cercare!" disse deciso Annibale Holmes.

### IL NEMICO CHI?

Sbaglierò, ma il mio nemico non è Moretti o almeno non riesco a sentirlo tale.

Certo fra lui ed i macchinisti, forse non vi è mai stata reciproca simpatia.

Ma ho apprezzato il suo essere presente di persona in situazioni non facili per lui, come a Viareggio ed a Crevolcore dove dopo il disastro ferroviario, ho avuto l'opportunità di parlargli da solo, di dirgli che conoscevo il macchinista morto del tr. regionale, che era una persona seria e coscienziosa su cui sarebbero ricadute le colpe, ma che era stato messo in una condizione difficile (agente solo, senza sistemi di sicurezza, con la nebbia...).

Mi rispose che se qualcuno avesse ritenuto vi fossero responsabilità degli amministratori, lui era pronto a risponderne. Ho percepito da parte sua, imbarazzo ma anche disponibilità a dialogare.

Negli anni successivi forse quella disponibilità si è trasformata in rigidità, chiusura.

Poi vi sono stati i licenziamenti ed altri atteggiamenti che hanno creato, in particolare attorno a lui un clima di paura e la paura fra l'altro crea chiusura ed isolamento.

Oggi abbiamo il macchinista solo ma forse anche l'amministratore solo.

Contesto le scelte di Moretti, ma ognuno ha il suo ruolo.

Ciò che invece avverto come miei nemici sono l'indifferenza, l'avidità (aridità), la rassegnazione, la connivenza, la presunzione... Mali che a volte ritrovo anche in me e spesso in sindacalisti e colleghi. Questo essendo al di là del ruolo, è spazzante, pericoloso.

In conclusione quello che intendo dire è qualcosa di maledettamente banale ma forse anche maledettamente vero, cioè che l'accettare l'inaccettabile ci rende a volte i nostri nemici.

Un Vecchio Bambino

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

## LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICO CAP III

Il conte Ugolino Benito Furfanti De La Vega, direttore delle Ferrovie Pontificie, annunciò che la divisione cargo avrebbe dovuto subire radicali modifiche, per diventare maggiormente competitiva, altrimenti per lei sarebbe stata la fine: sarebbe stata chiusa, e i suoi dipendenti venduti al mercato degli schiavi.

Fu così che il conte propose ai sindacati un accordo, che prevedeva rilevanti modifiche all'organizzazione del lavoro dei macchinisti e del personale di esercizio: nei turni di notte i macchinisti, oltre che guidare, avrebbero dovuto agganciare e sganciare, fare la prova freno, la formazione treno, lavare i vetri delle locomotive, asciugare i binari in caso di pioggia. Nei turni diurni invece non ci sarebbero stati più due macchinisti, ma uno solo, affiancato da un TPC (Tecnico Pontificio Cargo) che avrebbe dovuto svolgere, da solo, tutte le funzioni già elencate.

L'accordo fu siglato dalle organizzazioni dei lavoratori considerate più rappresentative dello Stato Pontificio, cioè i sindacati SDS (Sindacato Distaccati Sindacali), CRP (Confederazione Raccomandati Pontifici) e SPU (Sacra Poltrona Unita).

I lavoratori chiesero il referendum, ma i sindacati risposero: "Cos'è? Noi non lo sappiamo il latino". Dobbiamo tenere presente che il diritto del lavoro praticamente non esisteva all'epoca, mentre oggi sarebbe impensabile firmare un accordo sindacale senza sottoporlo alla consultazione dei lavoratori.



avoratori.

I macchinisti obiettarono che il TPC non sapeva guidare il treno, quindi in caso fossero stati colti da malore non sarebbe stato possibile raggiungere la prima stazione per avere soccorso. Il conte Furfanti fu intransigente: non si dovevano ripristinare i due macchinisti né bisognava abilitare i TPC alla guida, perché costava troppo, e gli servivano soldi per cambiare la moquette nel

suo ufficio. Fu il cardinal Lucrezio Borge a trovare la soluzione ideale (per le ferrovie, non certo per i macchinisti): con un corso di 15 minuti, tenuto presso le parrocchie, ogni TPC fu abilitato, oltre che a prova freno aggancio sgancio ecc., anche a dare l'estrema unzione; in questo modo, in caso di malore, il macchinista sarebbe sì morto, ma con il conforto dei sacramenti. Nello Stato Pontificio, infatti, c'era grande attenzione per la spiritualità, mentre nel mondo laico di oggi si pone molta più attenzione alla salute fisica delle persone, e mai nessun datore di lavoro si azzarderebbe a negare il soccorso ad un suo dipendente.

Quando l'accordo fu applicato, la divisione cargo delle ferrovie fu finalmente risanata (erano i ferrovieri che non si sentivano molto risanati).

A quel punto il conte Benito Ugolino dichiarò alla stampa: "Ora la posso vendere!"

I sindacati finsero stupore e mandarono un comunicato nel quale dicevano "Il conte Furfanti è proprio un furfante".

Tutto però finì lì, perché ai Distaccati furono confermati i distacchi, ai Raccomandati le raccomandazioni, e alla Poltrona le poltrone.

Questi sono fatti che accadevano nello Stato Pontificio, in un'epoca nella quale, al contrario di quello che accade oggi in Italia, i sindacati pensavano ai propri interessi e non a quelli dei lavoratori che avrebbero dovuto tutelare.

SALUTE di C. Ballerini (FI)

## STAFFE FERMA CARRI LOC E444

Possibile pericolosità per esalazioni tossiche

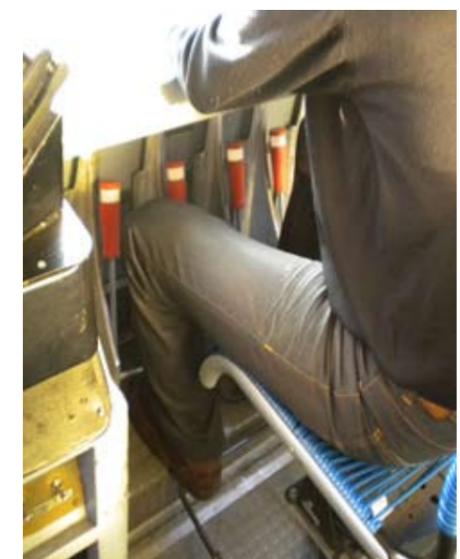
Il 7 gennaio uno dei due macchinisti dell'IC 586, nella tratta tra Roma e Firenze, si è sentito male ed ha vomitato, probabilmente a causa di esalazioni provocate da del materiale plastico, gommoso o silicone che, a contatto con le scaldiglie, tende a bruciare o a riscaldarsi al punto di emettere sostanze tossiche.

A Firenze è stato organizzato un cambio trazione. La locomotiva, la E444-078, è stata inviata in composizione al proprio impianto (O.M.L. Milano Greco) il giorno successivo.

Dal libro di bordo risulta una segnalazione del giorno prima, relativa alla cabina anteriore, fatta da un altro macchinista, proprio per esalazioni provenienti dal riscaldamento. Il deposito confermava la segnalazione, disponendo una limitazione di guida dalla sola cabina posteriore, ovvero la cabina nella quale il macchinista del 586 si è sentito male.

Le E444 sono infatti in fase di attrezzaggio di staffe ferma carri e si presuppone che

queste esalazioni siano correlate alle guarnizioni che vengono montate sui porta



staffe, proprio ai piedi dell'aiuto macchinista, in entrambe le cabine.

Al macchinista sono stati prognosticati 6 giorni di convalescenza dall'ospedale di Firenze. Inoltre è stato fatto un esposto alla Asl di Siena. Si spera di far luce sulla faccenda.

Portiamo dunque attenzione all'odore che sentiamo col riscaldamento acceso, ricordandosi che la gomma bruciata tra le altre cose emette diossina. I sintomi sono giramenti di testa, stordimento e nausea. In tal caso segnalare immediatamente il difetto sui libri di bordo, anche inibendo, con riscaldamento acceso, la condotta dalla cabina di guida interessata, presupponendo (il nostro naso non può fare un'analisi dell'aria che respiriamo) che le esalazioni emesse siano tossiche. In questo modo la macchina, da quella cabina, sarà utilizzabile solo per manovrarla negli scali, in quanto, in questa stagione, è necessario il riscaldamento per effettuare un treno.



illustrazione di Anna Mariani

Una mattina bussò alla porta del nostro studio di Milano in via dei Prestineè un uomo tra i cinquanta e i sessant'anni, con aria da studioso e lo sguardo determinato. Così si presentò: "Buongiorno, signor Holmes, mi chiamo Gaetano Milanese, ho sentito molto parlare di lei"

"Mi dica, scior Milanese, come posso aiutarla?" disse Holmes.

"Vede, io sono un archeologo ferroviario, vado cioè alla ricerca di documenti e reperti legati alla storia delle ferrovie. Ultimamente mi sono occupato degli scritti del professor Francesco Ogliari, autore di una "Storia dei trasporti italiani" in 50 volumi. Lei che è uno studioso ne avrà sicuramente sentito parlare..."

"Certo, certo" rispose Holmes rivolgendomi uno sguardo interrogativo.

"In uno dei testi" continuò il Milanese "si racconta della costruzione della ferrovia Milano-Venezia. Il 30 maggio 1843 ci fu la posa della prima pietra; l'Ogliari narra di averla vista e di averne letta l'epigrafe: "Via ferrata Ferdinandea ab Mediolano ad Venetiae..."

Quando ebbe terminato la citazione chiesi "E cosa significa?", al che Holmes esclamò: "Andiamo, Secrista, è elementare, significa... ma glielo dica lei, scior Milanese"

"Regnando Ferdinando I agosto imperatore e re, l'arciduca Rainieri Serenissimo Principe d'Austria ha posto la pietra auspicale della strada ferrata Ferdinandea Milano-Venezia, importante opera intrapresa per sottoscrizione dei consociati. Anno 1843",

STRAGE DI VIAREGGIO: INIZIA IL PROCESSO

LA NOSTRA RIVISTA SI COSTITUISCE COME PARTE OFFESA

La mattina del 7 marzo scorso eravamo assieme ai familiari delle vittime, ai loro legali e tecnici nell'enorme salone della Fiera di Lucca, adibito appositamente ad aula di tribunale per ospitare il grande numero di parti offese e di avvocati presenti alla prima udienza.

LA SENTENZA di R. De Paolis (PR) CASALECCHIO: ASSOLUZIONE PIENA PER GLI IMPUTATI AL PROCESSO

Il giudice del processo sull'incidente di Casalecchio Garibaldi del 30/9/2003 ha assolto, "perché il fatto non costituisce reato", i nostri colleghi Marini Gabriele e Boscolo Daniele, rispettivamente macchinista e capotreno dell'11432.

Un'assoluzione piena e senza ombre ottenuta soprattutto grazie all'ottima indagine difensiva effettuata dalla nostra avvocatessa Desi Bruno, che ha raccolto con cura tutti gli eventi di malfunzionamento del segnale di protezione della stazione che il personale di macchina di Bologna aveva puntualmente rapportato ai diretti superiori.

Dall'attenta lettura del dispositivo della sentenza si conferma ancora di più l'importanza di segnalare sempre al Datore di lavoro il verificarsi di qualsiasi anomalia al segnalamento, procedura che consente di raccogliere dati fondamentali per definire in modo adeguato il grado di affidabilità del sistema di sicurezza della circolazione ferroviaria.

"incidente probatorio" e servirà a dare le risposte tecniche sul perché si sia rotto l'asse, da quanto tempo la frattura era iniziata, la qualità dell'acciaio, la conformazione e la consistenza del serbatoio che si è squarciato. Particolare attenzione sarà dedicata ad individuare l'elemento metallico che ha causato il profondo squarcio da cui è fuoriuscito il gas liquefatto: la rotaia posta come picchetto segna curva oppure la parte sporgente del cuore dello scambio detta anche "zampa di lepre".



CASO DEL MESE a cura di R. Favretto (VE)

LA DISPONIBILITÀ È DANNOSA

Storica sentenza a Venezia: il tribunale, in primo grado, riconosce il danno procurato dal lungo periodo di utilizzazione senza un turno di lavoro e condanna l'azienda al risarcimento

Il tribunale di Venezia ha condannato Trenitalia S.p.A. "a corrispondere al ricorrente, a titolo di risarcimento del danno non patrimoniale sofferto nei periodi in cui venne utilizzato quale macchinista fuori turno, un importo pari ad 1/2 del compenso di reperibilità ex art. 74 co. 6.1. lett. a) (n.d.r. € 13.50) per i giorni di effettiva utilizzazione in disponibilità, oltre agli interessi..."

La sentenza è datata 25 gennaio 2011. Cosa ha mosso un macchinista della cargo a muoversi per vie legali, senza le O.S., ed a partire in questa battaglia?

rischioso per la circolazione, si sarebbe dovuto/potuto eliminare sostituendolo con i moderni sistemi di rilevamento. Gli indagati, a seguito di lunghe e complesse indagini che si sono allargate anche in Germania ed Austria nelle sedi di alcune delle imprese interessate sono trentotto. Tra questi vi sono gli amministratori delegati del Gruppo Fs, Moretti (Fs) Elia (Rfi), Soprano (Trenitalia), della Gatx, proprietaria delle cisterne, (Mansbart), della Cima riparazioni (Pacchioni) e numerosi dirigenti e dipendenti delle stesse società. Nella prossima udienza del 21 aprile saranno stabilite le date delle prove tecniche ed il 2 novembre saranno portati davanti al Giudice i risultati delle perizie.

CASSAZIONE DIVISE, ANCORA UNA SENTENZA POSITIVA

Il tempo necessario per indossare i DPI va retribuito autonomamente

Con la sentenza n. 2135 del 31 gennaio 2011 la Cassazione Civile ha stabilito che il tempo occorrente per indossare i dispositivi di protezione individuale, quali nella fattispecie la divisa, il casco e le scarpe antinfortunistiche (c.d. "tempo-tuta"), deve essere autonomamente retribuito.

Per i dettagli visitate www.amblav.it



"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto" Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica

Caro capo ti scrivo Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

Oggetto: DEFICIENZA FRENATURA locomotiva E 652 122 (Comunicazione ai sensi dell'art.20 c.2.a D.Lgs 9 aprile 2008, n.81)

Durante il rilevamento della locomotiva E 652 122 (titolare del Tr.43253) a Tarvisio B.V., caricate le capacità pneumatiche, si eseguiva la prova del freno del rotabile: azionando il rubinetto del freno moderabile si rilevava un'anomala (continua) alimentazione d'aria del RA-M2 e le lancette dei manometri dei cilindri freno di tutti e tre i carrelli non salivano oltre 1 bar, neanche comandando la frenatura massima.

Dopo circa 15 minuti di ripetute prove del freno, alcuni dei suddetti dispositivi prendevano a funzionare regolarmente: si giungeva alla considerazione che la condensa accumulata nell'impianto pneumatico si era congelata durante la sosta del rotabile in asta 2a bassa (posto soggetto alle temperature più rigide) anche se soggettivamente non si apprezzava una temperatura ambientale di tanto inferiore allo zero.

Avendo sfondato i tempi accessori, anche a causa dell'impegno del 1° agente ad abilitare altre 2 locomotive (la prima per liberare l'asta e la seconda come eventuale sostituzione della titolare), si ponderava l'idea di accelerare lo scongelamento della condensa provvedendo a scaldare i cilindri del freno a ceppi a mezzo accensione di una torcia a vento, prelevandone una dalla prima nicchia della galleria "Tarvisio".

Ripristinata la regolare efficienza frenante della locomotiva, si garava la stessa in testa al convoglio in 3° binario alle ore 11.25, saggiando prudentemente l'efficacia del freno durante i movimenti di manovra.

Sollecitando telefonicamente l'intervento della verifica e la consegna dei documenti, si riusciva a partire alle ore 11.34 con soli 10' di ritardo, interamente recuperati nella tratta di condotta assegnata.

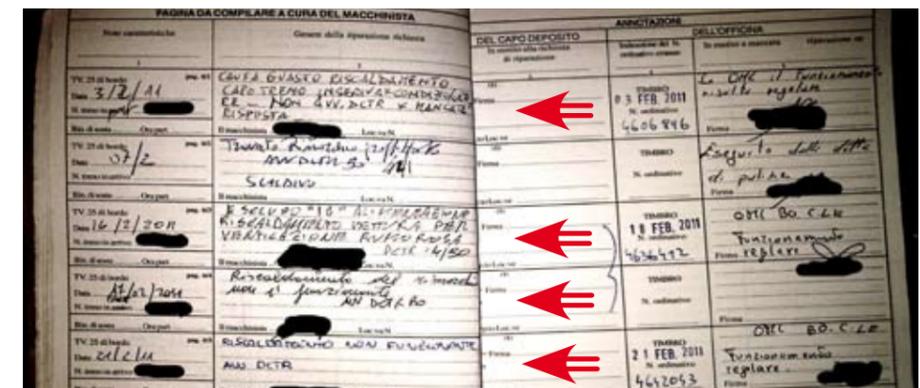
Non sapendo come descrivere esaurientemente la temporanea anomalia sul libro di bordo del mezzo di trazione, si domanda all'inoltro del presente rapporto a chi di competenza per gli interventi di ripiego considerando l'elevato rischio d'incidente per mancata frenatura (non è da escludersi l'occlusione della condotta generale con temperature molto più basse di quelle registrate nell'occasione sopra descritta).

Treviso, 29 dicembre 2010 macch. Busato Franco e Colombera Mauro

ERRATA CORRIGE Articolo avaria tachimetrica AIM 1/2011

Contrariamente a quanto scritto sul precedente numero, come da NEAT Parte Prima Sez. V, non è più ammesso circolare senza tachimetro, sarà possibile solo liberare la linea per poi chiedere riserva. Mentre si ribadisce che l'apparecchiatura dell'SCMT+RS non è escludibile manualmente in una sola di queste funzioni, salvo dietro prescrizione, quindi in caso di guasto alla sola funzione SCMT, debba essere esclusa tutta la piastra, eliminando quindi la possibilità ai macchinisti di avere la RS di ausilio. Ci scusiamo coi lettori.

FOTO DEL MESE Rubrica sulle foto inviate dai lettori. Se volete sottoporci le vostre foto, inviatele a: redazione@ancorainmarcia.it



Un lettore ci invia questa foto, di una pagina di un TV25, sull'eterna disputa microclima... non è una novità ma vedere 4 segnalazioni (e altrettante smentite) su un'unica pagina fa comunque effetto. Ricordiamo però, che questo tipo di guasti rientra nelle cause di non accettabilità del mezzo (circ. "Maestrini").

SCIOPERO GENERALE 50MILA IN PIAZZA A ROMA

Dai primi dati oltre 1 milione e 200 mila i lavoratori che hanno incrociato le braccia. Una straordinaria adesione che testimonia la rabbia del mondo del lavoro e del non lavoro.- dichiara Pierpaolo Leonardi dell'Esecutivo USB - "Sono stati decine di migliaia i lavoratori, le donne, i precari, i migranti, i senza reddito, i cassintegrati, i senza casa, che hanno bloccato completamente il centro della capitale arrivando, nonostante i divieti, fin sotto le finestre del Senato".

"UNIAMO LE LOTTE, METTIAMOLI IN CRISI" così lo striscione che apriva il corteo, dietro cui hanno sfilato insieme le maestre d'asilo con gli operai Fiat, gli autotrasportatori di tutta Italia con i lavoratori socialmente utili, gli insegnanti con i lavoratori del trasporto aereo, i lavoratori pubblici e i disoccupati; questa bella giornata di mobilitazioni ci conferma quanto abbiamo scritto nei manifesti dello sciopero: 'bentornata, lotta di classe'." conclude Leonardi. Roma, 11/03/2011

IL SERVIZIO ED IL DILUVIO UNIVERSALE

Da qualche anno l'A.D. Moretti pone la questione del "servizio universale" inteso come tutta quella parte del trasporto che non ha una resa economica. Il concetto si sta sempre più esasperando anche dalle notizie che arrivano sul nuovo piano d'impresa. - Cargo: per il poco che resta si prevederebbe lo scorporo. - Pax: l'Alta Velocità tende sempre più a soppiantare i treni meno costosi. - TMR: è stretto fra i tagli pubblici e le scelte aziendali. Il "servizio pubblico" (chiedo scusa per la parolaccia) ha ceduto il passo al "servizio universale". Universale si che è una bella parola, fa pensare alla grandezza, all'universo ma anche ad un diluvio universale che inonda la scuola, la sanità, il trasporto, il sociale. E chi non ha la possibilità di pagare? Si tolga dai piedi con la sua sgradevole miseria.



**H**o incontrato per la prima volta Savio Galvani nel 2004 a Roma, per un'assemblea di In Marcia che sosteneva i colleghi di Report. Questi ragazzi, ingiustamente licenziati, erano stati abbandonati dai sindacati, che li avevano giudicati indifendibili, ma non da Ancora In Marcia, che aveva invece lanciato la vertenza partendo dal dato di fatto che fosse sacrosanta, senza tentennamenti! Compresi allora come l'In Marcia fosse ben più che un giornale, ma anzi un movimento fatto di persone che per i diritti dei ferrovieri erano pronte a lottare davvero fino all'impossibile! Savio Galvani era il leader di quel movimento, il numero uno dei promotori di quella vertenza che sembrava impossibile ai più, ma che grazie alla tenacia di persone come lui oggi è annoverata tra i più grandi successi dei ferrovieri degli ultimi decenni.

### Gli inizi, il CoMU, l'In Marcia

Galvani iniziò la sua vita di macchinista nel 1974 nel genio ferrovieri, per poi entrare nelle FS quattro anni dopo. Negli anni '80 fu tra i protagonisti della nascita e delle lotte del CoMU, sindacato innovatore nel panorama italiano per gli ideali che portava, primo tra tutti la partecipazione diretta dei lavoratori nelle decisioni. Contemporaneamente fu una delle colonne portanti dell'In Marcia, diventando il massimo esperto di normativa di lavoro dei macchinisti, tanto che l'Azienda stessa in più di un'occasione aspettò la risposta di Savio ad un quesito prima di uscire con un foglio di disposizioni che trattasse l'argomento in que-

*Mentre cammini per strada, passi accanto a centinaia di persone, perciò sei convinto di essere in compagnia.  
Quasi sempre però non riesci a vedere un solo essere umano.  
Non riesci a vedere un essere umano che porta una - dico una - responsabilità sulle spalle, le cui azioni siano lo specchio dei propri pensieri, che non usa le parole al solo scopo di camuffarsi agli occhi degli altri, che non risolve un problema congelandolo.  
Essere umano, insomma, che è secondario avere nemico o amico del proprio cammino, perché vitale è essergli passato accanto, rendendoti per ciò, e per sempre, orgoglioso! Io sono orgoglioso.*

All'amico e compagno Savio Galvani  
Archimede Corvino

## UN GRANDE MAESTRO di M. Mariani (MI)

# SAVIO È ARRIVATO AL PARAURTI!

*È arrivato il momento della pensione anche per Savio Galvani, storico leader del COMU e di Ancora In Marcia*

stione. La rubrica dei quesiti di Ancora In Marcia ancora oggi porta il suo nome.

### Nell'OrSA

Dopo che il COMU fu confluito nell'OrSA, Galvani nel 2003 fu eletto Coordinatore Nazionale Operativo del Settore Macchina. Ricordo il suo intervento nel Congresso dei Macchinisti Uniti di quell'anno come il primo che andasse finalmente ad affrontare i problemi che più toccavano la categoria, come il VACMA: Savio parlava senza usare giri di parole, dimostrando lucidità politica e una grande determinazione. Il suo percorso nell'OrSA si interruppe nel 2004, quando anche questo sindacato firmò il contratto e Galvani in dissenso diede le dimissioni. Dopo alcuni anni di lotte interne l'invidia dei responsabili OrSA nei confronti di questo macchinista di grande personalità e carisma fece sì che Galvani con una decisione verticistica fu privato di tutte le cariche che ricopriva e di fatto estromesso dal sindacato.

### Il 12 Gennaio

Nel 2005, anno del tragico incidente di Crevalcore, Galvani fu tra i promotori degli scioperi dei ferrovieri che chiedevano più sicurezza, e le alte percentuali di adesione diedero la speranza di una nuova primavera per i lavoratori di FS. Il Coordinamento 12 Gennaio, che ebbe Galvani tra i suoi fondatori, fu importante non solo per portare avanti la vertenza sicurezza, ma anche per il sostegno che diede ai familiari delle vittime nel processo contro le FS.

### Un bilancio

Il bilancio della vita sindacale di Galvani è senza dubbio largamente positivo, perché la grande mole di lavoro di Savio è stata premiata da straordinari successi: tutte le conquiste normative ed economiche del CoMU per i macchinisti, la riassunzione dei colleghi di Report, il ritiro del primo licenziamento di De Angelis e infine l'assoluzione dei macchinisti coinvolti nell'incidente di Casalechio, tanto per citarne alcuni; tutte vittorie "sindacali", nel senso che Galvani ha saputo dare alla parola "sindacato", che per lui era lavorare sui treni con i colleghi, democrazia, massimo impegno, tutela di tutti iscritti o non iscritti.



### Chi è stato il più grande?

Se ne va quindi in pensione uno dei più grandi macchinisti della storia. Spesso si fanno classifiche per i calciatori e ci si chiede "chi è stato il più grande di tutti i tempi?" C'è chi dice Pelè, o Maradona, Di Stefano... Ebbene se un giorno si dovesse fare una classifica dei macchinisti, che tenga conto della capacità sindacali e del segno lasciato nella storia, ma soprattutto di quanto ciascuno ha dato di sé per amore dei propri colleghi, della categoria, dei diritti e della giustizia, quel giorno io dirò che secondo me Galvani, almeno dagli anni ottanta in poi, è in testa a questa classifica, dividendo il podio solo con gente del calibro di Ezio Gallori e Raffaele Sbarra.

## AUGURI SAVIO

**Savio Galvani il 28 Febbraio ha fatto l'ultimo viaggio da macchinista. Il suo è un nome importante per la storia sindacale dei macchinisti italiani. E' stato un componente rilevante per la nascita e la crescita negli anni 80 del COMU ed è stato anche un riferimento per la sua competenza normativa (sua è stata la rubrica "I quesiti di Savio"). Il suo modo di fare sindacato si è basato sulla partecipazione e sul dare, senza avere vantaggi personali. Con questo spirito nel 2005 ha contribuito alla creazione del "Coordinamento 12 Gennaio". Il suo impegno attualmente è dedicato alla politica, ma speriamo che possa ancora dedicarne un pò a noi. Viviamo un tempo in cui è difficile ottenere i risultati che anche grazie a Savio si sono raggiunti. E' meno gratificante lottare per non cedere anziché per ottenere, ma è altrettanto importante. Fortunatamente ci sono dei giovani (al contrario di quanto qualcuno pensa), con la voglia e la capacità di proseguire di quelli come Savio.**

**GRAZIE SAVIO**



## Genova

Riceviamo e pubblichiamo questa lettera di una collega di Genova, perchè la riteniamo un utile contributo per rammentarci che, seppure in forme diverse, sono tanti i ferrovieri che lavorano quotidianamente in "prima linea". Le differenze tra i vari profili professionali sono reali ed anche sono notevoli, ma devono essere da tutti considerate come motivo di arricchimento e non di divisione, altrimenti faremmo il gioco delle nostre controparti: i datori di lavoro e i loro numerosi "alleati" diffusi nel mondo politico e dei mezzi di informazione.

### Cari colleghi,

sono una neo abbonata della storica rivista Ancora in Marcia. Ho ricevuto il numero di gennaio, il n. 1 del 2011, solo pochi giorni fa. Scrivo a proposito dell'articolo menzionato in oggetto. In particolare mi riferisco al trafiletto che riporto per intero: "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 (...). Queste testate giornalistiche, questi addetti di stazione e l'azienda ci dovrà delle scuse". Sono una cosiddetta "addetta alle informazioni", lavoro a Genova Brignole, ex capotreno, una tessera USB in tasca. Acquisito il giornale - anche se si definisce, perché tale è storicamente, rivista dei macchinisti - perché mi sembra un utile strumento di lotta, di divulgazione e di sensibilizzazione di coscienze, sia in termini professionali che sindacali.

Non è mia abitudine distinguere le numerose categorie presenti in ferrovia, per me siamo tutti ferrovieri, anche se riconosco ovvie e differenti mansioni, alle quali corrispondono logorii di vita e responsabilità di lavoro ben diverse.

Per la prima volta ho avuto una sensazione sgradevole nel leggere uno dei vostri articoli; siamo quotidianamente attaccati, dai viaggiatori e dalla dirigenza, sinceramente non sento proprio il bisogno e non vedo proprio la necessità di attaccarci tra di noi.

Personalmente, quello che faccio più fatica a fare durante le informazioni sugli scioperi, quando mi trovo costretta a dirci ai treni garantiti, confermati ecc., è ricordare alla gente che cosa è uno sciopero, a gente magari di cinquanta, sessant'anni, che ha vissuto gli anni Settanta, e sembra non sapere cosa voglia dire "astenersi dal lavoro".

Gente che, abituata e viziata da leggi e leggine che hanno il solo scopo di cancellare i diritti sacrosanti, continua ostinatamente a stupirsi che non ci siano treni in partenza... quando poi, a causa proprio di quelle leggi e leggine, ne circolano pure troppi!

Personalmente, a chi mi chiede informazioni su giornate di sciopero, indico solo i treni garantiti, quelli riportati dall'elenco della Commissione di Garanzia. E mai mi sono permessa di attribuire la causa o la colpa di una soppressione a un collega che non si presenta in servizio. Semmai all'adesione di qualsivoglia categoria di personale a uno sciopero regolarmente proclamato.

Non è un caso che una delle accuse più spesso rivolte al pdm sia quella di corporativismo. Ma io non ci ho mai creduto. Sicuramente i macchinisti sono una delle categorie più forti e determinanti in ferrovia. Ma tanti tra i miei migliori amici e colleghi sono macchinisti, e con loro non c'è mai stata distinzione di ruolo, come con loro vorrei fosse con tutti gli altri: siamo tutti ferrovieri.

Un saluto, Patrizia Lazzari (GE)

## Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«Occorre usare ogni ora, ogni giorno della nostra vita in modo creativo e costruttivo, sapendo che i tempi sono sempre maturi per fare quel che è giusto»

MARTIN LUTHER KING (1929-1968)

## Roma

### 90 maestri tutti a pranzo insieme



Da anni non si vedeva una tavolata così.

È successo nel ristorante "Cavour" a Cisterna di Latina lo scorso 15 febbraio. Maestri, felici di scherzare, mangiare e brindare insieme. Era già successo un paio di mesi prima quando i macchinisti erano poco più di 30 e si pensava che quello sarebbe stato il numero massimo di persone che si poteva raggiungere. Una festa quella di Cisterna che ha unito 2 o 3 generazioni di macchinisti ma senza evidenti differenze tra loro.

Grande emozione quando sono stati ricordati con un pensiero e un brindisi, i colleghi del deposito romano scomparsi recentemente, Francesco campanella, Samuele Beatrice e Lorenzo Pinto. Un lungo applauso commosso che ha unito nell'animo tutti quanti.

Levento eccezionale deve far riflettere tutta la categoria, un grande senso di appartenenza che potrebbe tornare utile anche al di fuori di feste e pranzi, un senso d'unione che deve in tutti i modi tornare nelle assemblee autoconvocate e in quelle sindacali.

Lamicizia è alla base dei rapporti tra lavoratori che svolgono le stesse mansioni e che vivono gli stessi problemi quotidiani.

Grazie a queste iniziative si può ricominciare a cercare quel dialogo che da tempo sembra solo utopia e che molti vogliono trovare o ritrovare.

Una festa ben organizzata, ben riuscita e che auspichiamo possa ripetersi frequentemente anche negli altri impianti d'Italia.

A. Vasaturo (RM)

## Milano - mod. 730 gratuito

Tutti gli abbonati di Ancora In Marcia della Lombardia possono usufruire del servizio del 730 gratuito

PRESSO LA SEDE DI MILANO CENTRALE  
SCALA "E" 3°PIANO, LATO BINARIO 21

Per gli appuntamenti contattare Raffaele Sbarra al numero 3920024074.



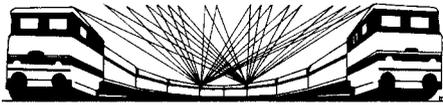
## L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)



## GUASTO AL TELEFONO

Maestro, vengo avanti?  
No, ormai faccio tutto da solo!



**ancora IN MARCIA!**

*Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908*

1861-2011 di R. Smaldone (TO)

# ITALIA 150

Il 17 marzo 1861 fu proclamata l'Unità d'Italia. Come tutte le unioni, portò grandi problemi d'amalgama d'usi, costumi, condizioni economiche e produttive diverse, tanti ancora oggi irrisolti. Motore dell'Unità d'Italia, però, furono le Ferrovie, le quali accorciarono notevolmente i tempi di percorrenza rispetto agli altri mezzi di trasporto. Nell'epoca pre-risorgimentale in ogni Stato, in cui era divisa l'Italia, esistevano ferrovie con le stesse differenze ideologiche, politiche, sociali e tecnologiche esistenti tra gli Stati stessi. "Nessun Paese più dell'Italia ha diritto di fondare le più grandi speranze sulle strade ferrate", sosteneva Cavour, già nel 1846, in una realtà in cui le strade ferrate erano monopolio dei privati e poco sviluppate rispetto al resto d'Europa. Nel 1861 esistevano ben 22 società ferroviarie, oltre quella statale, con regolamentazione e regimi di esercizio molto diversi fra loro. Dal 1865 in avanti lo Stato unitario incentivò i privati, attraverso "concessioni" ( legge n. 2279 del 14/5/1865), a costruire nuove linee e a potenziare quelle esistenti, dando loro forti contributi economici, durature concessioni gestionali delle linee e garantendo un'alta redditività agli azionisti. La rete ferroviaria italiana fu suddivisa tra le quattro società rimaste: la "Società delle strade ferrate Alta Italia", la società "Strade Ferrate Meridionali", la società "Strade Ferrate Romane" e la società Calabro-Sicula. La "Società delle strade ferrate Alta Italia" raggruppava le ferrovie piemontesi e lombardo-venete ed era posseduta dalla potentissima famiglia dei Rothschild, la quale possedeva direttamente od indirettamente, grazie anche a prestanomi e complicità politiche, la quasi totalità delle aziende ferroviarie in Europa occidentale (Italia compresa). La società "Strade Ferrate Meridionali", invece, era posseduta da un gruppo di capitalisti italiani capeggiati da Pietro Bastogi, con un forte "conflitto di interesse" di uomini di governo (l'ex capo del governo Bettino Ricasoli era vice-presidente della società, mentre su 22 consiglieri di amministrazione 14 erano parlamentari della maggioranza di destra). Per qualche quinquennio la "privatizzazione" funzionò soprattutto grazie a forti elargizioni statali. Una Commissione parlamentare, voluta nel 1885 dall'opposizione di sinistra, appurò tra mille difficoltà l'intreccio tra politica ed imprenditoria privata, in barba ai proclami antimonopolistici, giungendo alla legge 3048 del 21/5/1885 che trasformava le concessioni in convenzioni. Questa trasformazione lasciò allo Stato la proprietà della rete, mentre ai privati andò la gestione. Le società affidatarie si ridussero a tre (*Società ferrovie meridionali, Società*



La rete ferroviaria alla vigilia dell'unità d'Italia

*italiana strade ferrate del Mediterraneo, Società rete sicula*), ma i risultati economici per la collettività furono insoddisfacenti. Nel 1905 (legge n. 137 del 22 aprile 1905) lo Stato italiano prese il controllo completo delle aziende ferroviarie, dando origine alle Ferrovie dello Stato, realizzando successivamente uno sviluppo tecnologico ferroviario tra i primi al Mondo, nonostante l'ostilità dell'imprenditoria privata. Le ferrovie italiane furono protagoniste nell'espansione coloniale dell'Italia, nel conflitto bellico 1915-1918 e fiore all'occhiello del regime fascista, il quale sfruttò mediaticamente i record ferroviari ottenuti dagli ETR d'allora. Nel secondo dopoguerra il regime democristiano ha puntato tutto sullo sviluppo automobilistico per realizzare il boom economico, relegando il treno al trasporto degli emigranti dal Sud al Nord Italia e verso l'Europa. Con la crisi industriale degli anni '80 ( tuttora in atto), Ferrovie e Pubblico Impiego sono state le "valvole di sfogo" delle crisi occupazionali, operando massicce assunzioni. Con la "privatizzazione" delle Aziende di servizio pubblico, però, si è assistito al famelico accaparramento delle attività più redditizie da parte dei soliti "amici degli amici", scaricando i servizi pubblici non remunerativi sul Pubblico bilancio, mentre tutti i costi per la costruzione e l'ammmodernamento delle Infrastrutture restano a carico dello Stato, socializzando i costi e privatizzando i profitti. **La Storia si ripete!** Ricordiamo con orgoglio le lotte fatte dai ferrovieri in questi centocinquanta anni. Figure sublimi come **Cesare Pozzo, Augusto Castrucci** e tanti altri hanno lottato, sofferto ed, in certi casi, dato la vita per i diritti e l'emancipazione della categoria e della classe lavoratrice italiana, animando tutti coloro che attualmente lottano per gli stessi ideali dei fondatori del nostro giornale "Ancora in Marcia". Grazie a costoro e a tutti coloro che hanno lottato, in ogni tempo ed ogni luogo, per la giustizia e per la libertà, ci si può sentire orgogliosi d'essere italiani onesti!

Investimenti in opere pubbliche e investimenti ferroviari, 1861-1905 (milioni di lire, prezzi 1911)

