

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

SENZA SCAMPO



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.F. - Firenze - Speculazione in A. P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze. Redazione - ANCO-RA IN MARCIA - Piazza Balducci, 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 Balducci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055 486838 - fax 055 4625985 - contiene I.r.

IN QUESTO NUMERO: Incidente di Cisternino, un nostro collega ha perso la vita; **Contratti, firme e distaccati sindacali;** D.lgs. 81/2008 in ambito ferroviario; **L'IVU... RTACCI!!!;** MOBILITAZIONE GENERALE FERROVIERI; **Trenord, prosegue la mobilitazione;** Pasti aziendali, un diritto scomparso; **No Monti day.**

EDITORIALE

DIRIGENTI DELLE FERROVIE CI AVETE ROTTO!

Il nuovo contratto è ormai in vigore, con tutte le amenità in esso contenute.

Intanto i dirigenti delle imprese ferroviarie (per non parlare sempre e solo di FS, mettiamoci dentro anche gli altri) vantano successi, attivi in bilancio, corse verso il futuro.

Quindi... ci sono profitti, ci sono dirigenti nababbi, ci sono anche quadri che magari non sono miliardari ma comunque a fine anno si mettono in tasca il loro bel premio perché... hanno lavorato di più? No! Hanno lavorato bene? Certo che no! Hanno solo sfruttato per bene... tell!

Ma se FS è in attivo, se Trenord è la più produttiva nel trasporto regionale, se NTV va così bene... perché tutti i ferrovieri devono essere trattati come schiavi?

Ribelliamoci a questa gente che si arricchia sulle nostre spalle, che ci sfrutta non certo per il bene del Paese della Patria o per la salute dell'impresa, ma solo e unicamente per le proprie tasche!

Se vogliamo ritornare ad essere trattati come esseri umani, che lavorano il giusto in cambio di un'equa retribuzione e che, come tutti gli esseri umani, mangiano, hanno bisogno di riposo e, perché negarlo, quando gli scappa la devono fare (che, dirigenti e sindacalisti, non lo sapevate?), allora facciamo vedere a questa schiera di oppressori che ci hanno rotto!

La Redazione

RACCOLTA FONDI SOSTEGNO ALLA FAMIGLIA CAMPANELLA

Il giorno 24 settembre 2012, in un tragico incidente ferroviario, al PL di Cisternino (Ba), moriva il macchinista Giuseppe Campanella, di Bari.

La famiglia, in questo triste e difficile momento, ha bisogno di un aiuto immediato.

La moglie non ha un conto corrente postale o bancario per cui l'amico e collega, macchinista di Bari, Nicola Sgaramella, ha messo a disposizione la sua Carta Posta Pay dove far pervenire gli aiuti che poi girerà alla famiglia.

Siamo tutti invitati a fare la nostra parte, con lo spirito di Solidarietà che ci contraddistingue, facendo un versamento sulla Carta Posta Pay i cui dati sono i seguenti:

N. 4023600471781510

INTESTATA A: SGARAMELLA NICOLA
CF: SGR NCL 73C24 A662N

Per qualsiasi informazione potete contattare:

Crociati Marco, macchinista Roma, 313 8152255

Sgaramella Nicola, macchinista Bari, 3138150780

Grazie a tutti.

macch. Marco Crociati

Il Sig. Stocchi, dopo le circolari applicative del CCNL 2012, passa ad altro incarico. Proprio come la Sig.ra Pennacchi nel 2003. Il sospetto, più che fondato, è che la tattica sperimentata con La Sig.ra Pennacchi (CCNL 2003), ben riuscita, sia stata ripetuta con il Sig. Stocchi. Si firma un contratto di m..., si fanno norme attuative ancora più di m... e poi si "mediano" norme attuative mitigate, comunque nel rispetto di quanto firmato (sempre m... rimane). I firmatari ci vogliono prendere in giro o si fanno prendere in giro? In entrambi i casi NON MERITANO di rappresentarci. MANDIAMOLI A LAVORARE!!!



Foto a cura dei macchinisti G. Crupi (TS), F. Chiapperini (TO), A. Vasaturo (RM) e M. Ruggeri (BO)

MACCHINISTI

O IN CIMITERO O IN GALERA

Scontro mortale per il macchinista del treno 9351, in provincia di Brindisi. E arriva anche la condanna per i macchinisti di Roccasecca. Con gli investimenti nel cemento dell'AV si sarebbero potuti eliminare i PL in tutta Italia e mettere l'RS a tutte le Aln668



24 SETTEMBRE 2012, CISTERNINO, BRINDISI. Gravissimo incidente ad un passaggio a livello tra Pozzo Faceto e Torre Canne, alla periferia di Cisternino, dove un camion ha indebitamente attraversato il passaggio a livello sulla Strada Provinciale 7, mentre le sbarre erano in chiusura. La vittima è il nostro compagno di lavoro Giuseppe Campanella, 51 anni, che era alla condotta dell'ETR485. Il treno, partito da Roma Termini alle 8,45 e atteso a Lecce alle 14,15, a seguito dell'urto è deragliato proseguendo la marcia per alcune centinaia di metri fuori dai binari. Giuseppe, rimasto intrappolato e schiacciato nella fragile cabina di guida dell'ETR 485, priva di qualsiasi protezione dagli urti, come tutti gli altri mezzi di trazione, non ha avuto scampo. Si sono registrati anche numerosi feriti e contusi tra i viaggiatori, alcuni dei quali sono stati ricoverati negli ospedali della zona, nessuno però in condizioni gravi. L'autista del Tir, Ionut Cocioba, ha prima tentato di attraversare i binari e poi si è inspiegabilmente fermato al centro del passaggio a livello abbandonando il camion proprio mentre sopraggiungeva il treno. L'uomo, illeso, a cui è

stato effettuato anche l'alcol test dalla polizia stradale (con risultati negativi), è stato arrestato con l'accusa di disastro ferroviario e omicidio colposo. Le indagini sono curate dal pm di Brindisi, Pierpalo Montinaro. Ionut Cocioba ha lamentato l'assenza di luci di segnalazione.

Solo pochi giorni fa' si era registrato un incidente simile sulla Bari - Foggia, dove un autobus di linea aveva attraversato un passaggio a livello cittadino mentre le sbarre erano in fase di chiusura, rimanendo bloccato sulla sede ferroviaria. Il mezzo era stato abbandonato sui binari all'interno del passaggio a livello causando il ferimento dei due macchinisti.



TANTI I MESSAGGI CARICHI DI TRISTEZZA DEI COMPAGNI DI LAVORO DI GIUSEPPE; VE NE PROPONIAMO UNO ARRIVATOCI DA UNA COLLEGA DI GENOVA.

Ciao Collega, chissà quante volte ci saremo salutati a Roma, perché la nostra divisa, nonostante tutto, ci porta sempre a sorriderci ed a dirci "Ciao...", anche se non ci siamo mai incontrati prima... Forse, qualche volta, avremo fatto la coda insieme, al dormitorio, per avere la chiave della stanza, per andare a riposare... Parlano sempre male di NOI FERROVIERI e mai, MAI, una sola volta, a QUALCUNO viene da pensare che noi non conosciamo Natale, Capodanno, Sabato, Domenica, Ferragosto... Che le nostre famiglie fanno i turni, come noi... Che per viaggiare i Treni di Notte, ci troviamo a dormire su i tavolacci, nelle stazioni o su poltrone di merda... Che per far arrivare a casa la Gentile Clientela, molto spesso, lavoriamo oltre l'orario consentito... Che PER NOI, la SICUREZZA dei VIAGGIATORI e dei COLLEGHI che viaggiano con noi, E' SOPRA OGNI COSA... E TU lo hai dimostrato... Ciao COLLEGA... Un abbraccio alla tua famiglia ed a tutti i MIEI AMICI FERROVIERI che so che stanno male come me...

M.Grazia-Ge P.P.

ROCCASECCA

Il 27 settembre 2012 dopo circa 7 anni si è concluso il processo ai macchinisti dell'incidente di Roccasecca del 20 dicembre 2005.

La condanna inflitta dal tribunale di Cassino ai macchinisti MANGANO E VENDITTI è stata di 3 anni e 6 mesi a fronte di una richiesta del pubblico ministero di 6 anni.

Oltre ad accogliere la sentenza, non possiamo far altro che sperare nell'appello, ovviamente possiamo permetterci delle riflessioni:

durante tutti questi anni è stato difficilissimo raccogliere informazioni e testimonianze in quanto la maggior parte dei ferrovieri coinvolti ha fatto un muro di gomma e ovviamente nulla possiamo aspettarci dalle ferrovie.

Per gli avvocati è stato difficile e quasi impossibile riuscire a sapere chi stava lavorando quel giorno nella cabina relé, operai delle ferrovie, impresa Alstom ecc.

Essi, se non avessero svolto approfondite indagini difensive chiedendo il sequestro di molti documenti risultati poi importanti, si sarebbero dovuti accontentare solo degli M40 fatti dai macchinisti in servizio nei giorni dell'incidente. I periti nominati dal sindacato O.r.S.A. e dagli avvocati sono stati molto precisi e hanno fatto delle importanti valutazioni tecniche nel merito, ma questo non è bastato. Altra considerazione che ci deve far riflettere tutti è che nelle molte udienze e soprattutto nelle più importanti nelle aule non vi erano mai colleghi a dare un sostegno, solidarietà, non si è visto alcun sindacato tranne l'ORSA.

Si può dire che tranne la presenza degli interessati -un gruppo di colleghi del macchinista di Napoli e pochi altri colleghi -il processo è come se si fosse svolto a porte chiuse e questo non ha deposto bene in una categoria come la nostra che ha fatto delle lotte il suo emblema.

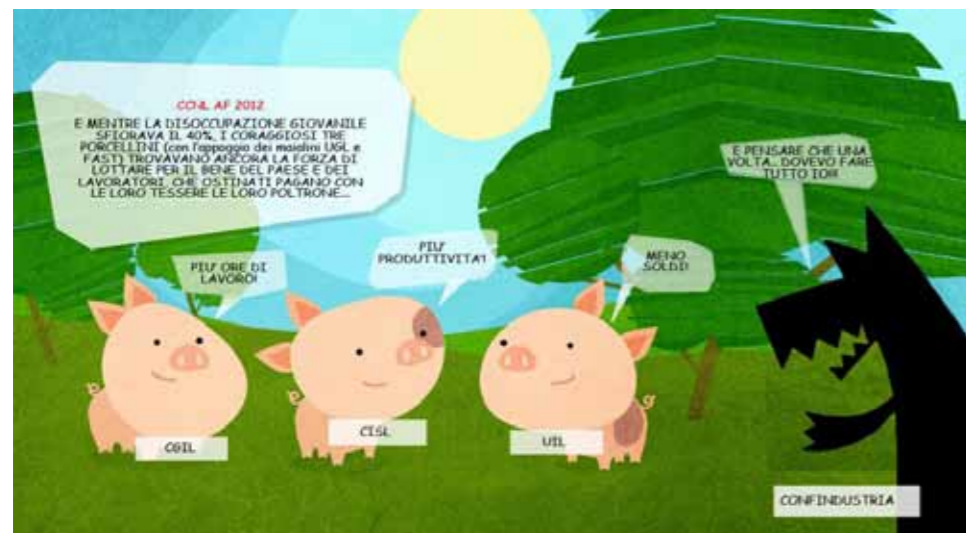
Ritengo eccezionale il comportamento dei nostri colleghi Mangano e Venditti che hanno voluto affrontare il processo consapevoli delle difficoltà e non hanno ceduto alle molte lusinghe proposte.

Adesso si preparerà l'appello e passerà altro tempo prima che il processo si concluda, si confida in una grossa partecipazione a sostegno dei colleghi e della verità che è affatto scontata così come ci viene proposta, ma anzi, i molti casi analoghi come il deragliamento del treno regionale in Emilia Romagna nonostante l'SMCT efficiente lo dimostrano.

Orsa Cassino

SINDACALAI di G. Giustiniani (PA)

CONTRATTI, FIRME E DISTACCATI SINDACALI



Siamo ormai a settembre, sono entrati quindi in vigore i contratti firmati in questa travagliata estate: il CCNL Mobilità/Attività Ferroviarie, il Contratto di Gruppo FS ed il Contratto di Trenord. Su Ancora In Marcia abbiamo già cercato di esprimere il nostro dissenso a questi accordi, descrivendone i contenuti assolutamente peggiorativi e dannosi per i ferrovieri. Secondo i sindacalisti dei sindacati firmatari, invece, va tutto bene. E costoro non dicono solo che c'è la crisi, che il mondo del lavoro è in difficoltà in tutti i settori, che si è cercato di salvare le imprese e i posti di lavoro... ma fanno di più. Dicono, ai ferrovieri e ai mass media, che i contenuti di questi contratti invece sono positivi, che si è voluto premiare la maggiore produttività, che si sono ottenuti

importanti risultati nel campo della clausola sociale e del welfare aziendale, che si è ottenuto un aumento tabellare che gli altri settori se lo sognano... Questione di opinioni? Di punti di vista? Può darsi... di certo è che nessuno di questi "signori" che ha apposto la propria firma e che pavoneggiandosi davanti ai giornalisti ha detto "accordo storico", nessuno di loro lavorerà con questo contratto! Loro se ne staranno belli tranquilli nelle proprie sedi sindacali (ma quando pioveranno loro addosso valanghe di

SINDACATI DI BASE: ATTENDIAMO SEGNALI DI UNITÀ
 Nel difficile momento che stiamo attraversando come lavoratori, per l'ennesima volta venduti e traditi dai sindacati confederali, sentiamo più che mai il bisogno che il sindacalismo di base si unisca, che i diversi sindacati incomincino ad agire coordinando le proprie azioni, accrescendo così la loro forza contrattuale.

disdette?) mentre chi lavorerà... saremo noi, i ferrovieri in servizio! Ebbene, tra le tante cose che vorremmo cambiare, proponiamo che si inserisca nei contratti una norma: che chi li firma poi deve lavorarci dentro per almeno un anno, seguendo il "normale" turno di un lavoratore del proprio profilo, senza distacchi, per provare sulla propria pelle quanto è bello, positivo e gratificante quello che ha firmato. Solo dopo che questo sarà accaduto potremmo accettare rinnovi contrattuali di questo tipo, e solo così potremmo credere alla buona fede di questi "sindacalisti di professione".

SE ANCHE L'ORSA FIRMASSE

L'Orsa è il sindacato maggiormente rappresentativo dei macchinisti (se non altro per numero di iscritti). Detto che sottoscrivere un CCNL è diritto di tutte le OOSS, per gli attivisti e gli iscritti si pone il problema sul che fare. Le OOSS che hanno già sottoscritto i contratti, probabilmente non pagheranno parecchio in termini di disdette, spesso l'iscrizione sindacale è legata ad interessi personali a volte anche banali (730, collegi arbitrali.. o peggio ancora trasferimenti, promozioni..). Per l'Orsa potrebbe essere diverso. Ricordiamo fra l'altro che aderendo alle iniziative comportamentali attivate dall'Orsa contro l'accordo del 15 maggio 2009, centinaia di macchinisti sono stati pesantemente sanzionati con molti giorni di sospensione e la vertenza legale che li riguarda è tuttora aperta. Sottoscrivere i contratti CCNL AF ed FS, che sono indubbiamente molto peggiorativi di quell'accordo, sarebbe la sconfessione di quelle iniziative. L'Orsa se firma, rischia di pagare il prezzo più alto in termini di disdette, tanti macchinisti potrebbero ritenerla non più portatrice della tutela dei macchinisti. Ritrovarsi in tale situazione senza esservi preparati, senza un'adeguata discussione, porterebbe alla disgregazione. Il prendere tante strade diverse, ci indebolirebbe definitivamente. Se ne abbiamo la voglia, discutiamone ampiamente, ma la scelta finale, che presumibilmente, non convincerà tutti, è fondamentale che sia comune.



L. Ciriello (BO)



SICUREZZA SUL LAVORO

LEGGE 'AD PERSONAM' PER MORETTI E MONTEZEMOLO

Il governo propone la modifica delle norme sulla sicurezza del lavoro per i ferrovieri riportandoci indietro di 30 anni

Questo provvedimento rischia di entrare in conflitto anche con il principio costituzionale della legislazione concorrente fra stato e regioni. Si vorrebbe accentrare esclusivamente al ministero del lavoro la vigilanza e il controllo sul rispetto delle norme di sicurezza che oggi sono affidate alle ASL. Non vogliamo leggi di tutela differenziate rispetto a tutti gli altri lavoratori. Diciamo no a leggi speciali e no ai condizionamenti delle imprese ferroviarie verso il ministero dei trasporti che a nostro avviso non ha le competenze né professionali né istituzionale per legiferare in materia di sicurezza sul lavoro. Sarebbe paradossale che ciascun Ministero facesse leggi per la sicurezza 'ad hoc' per il proprio comparto. Andiamo ora ad affrontare sinteticamente i contenuti della bozza di decreto verso il quale siamo profondamente critici. Come rivista seguiremo la vicenda e faremo di tutto affinché i ferrovieri possano fruire di tutte le tutele previste dal D.lgs. 81/2008 per la generalità dei lavoratori.

Le disposizioni del D.lgs. 81/2008 riguardo ai luoghi di lavoro sono applicabili ai luoghi di lavoro in ambito ferroviario, con esclusione del materiale rotabile che viene invece considerato "attrezzatura di lavoro". Si prescrivono le caratteristiche di protezioni delle fosse per piattaforme o per la visita dei rotabili, piani inclinati con binari, sentieri pedonali. Per quanto riguarda le attrezzature di lavoro valgono le disposizioni di cui del D.lgs. 81/2008. Come già anticipato i veicoli ferroviari, come insieme di apparecchiature, rientrano nella definizione di attrezzature di lavoro. Il datore di lavoro si deve assicurare che i veicoli siano conformi alle norme di recepimento delle Direttive europee in materia ferroviaria e di prodotto di riferimento, alle relative Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) ove applicabili, nonché alle pertinenti norme tecniche, standard e disposizioni di sicurezza di settore. Si fa riferimento alle sole disposizioni del D.lgs. 81/2008 per quanto riguarda cantieri temporanei o mobili, servizio in condizioni di emergenza, movimentazione manuale dei carichi, attrezzature con videoterminali e attività con rischi da esposizione ad agenti fisici. Per la protezione da agenti chimici, cancerogeni e mutageni e da amianto; inoltre ove sono presenti rischi da esposizione

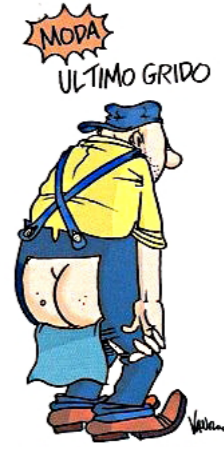


dei lavoratori ad agenti biologici e nel trasporto di merci pericolose si applicano le disposizioni del D.lgs. 81/2008, ma sempre nel rispetto delle disposizioni della direttiva 2008/68/CE recepita con D.lgs. n. 35 del 27.01.2010 e del relativo allegato Regolamento per il trasporto internazionale per ferrovia di merci pericolose (RID). Le disposizioni del D.lgs. 81/2008 che riguardano materia penale sono applicabili anche all'ambito ferroviario. La vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro in "ambito ferroviario" diventerebbe di competenza esclusiva del personale ispettivo del Ministero del Lavoro escludendo gli ispettori delle ASL che in questi anni, pur tra mille difficoltà, hanno acquisito grandi competenze in materia. Gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie devono garantire il supporto tecnico-logistico necessario per consentire l'accesso e la mobilità sulle infrastrutture ferroviarie e su rotabili e mezzi d'opera. Nel testo del decreto vi è inoltre un elenco di rischi specifici che devono sempre essere oggetto di analisi nella valutazione dei rischi (art. 17 D.lgs. 81/2008), regolati da specifiche norme di comportamento per il personale e verificati con periodicità annuale. Sono ad esempio i rischi connessi con operazioni di manovra, aggancio/sgancio di rotabili, trasporto di merci pericolose, ed inoltre i rischi derivanti da stress lavoro correlato. Nell'allegato 1 vengono individuati alcuni rischi specifici dei rotabili, come cadute; urti, tagli e schiacciamenti all'interno dei rotabili; scottature; incendi; derivanti da campi elettromagnetici. Si affronta anche il tema dell'ergonomia, precisando che le cabine di guida devono essere conformi alle specifiche norme tecniche di riferimento e che devono essere limitate le operazioni ripetitive o usuranti.

IVU di N. De Pasquale (PdB BO)

L'IVU... RTACCI!!!

Dopo le massicce dosi di bromuro, somministrate dai rappresentanti sindacali delegati alla rassegnazione, ci pensa l'azienda, con ivu, a tradurre nei fatti le nefandezze sottoscritte dai sindacati complici nella distruzione dei nostri diritti. E già nelle modalità di consegna e nella durata del turno è chiaro il messaggio che si vuole trasmettere: i lavoratori non hanno diritti neanche più quello di poter disporre e poter organizzare la propria esistenza. Gli stessi congedi vanno programmati al buio fino a tre mesi di anticipo lasciando all'azienda la libertà di gestirli decurtando e spostando i riposi settimanali. Il riposo settimanale, da diritto indisponibile del lavoratore, diventa di proprietà dell'azienda che lo concede compatibilmente con le esigenze tecnico produttive. Questo ivu e questo contratto lo stanno pagando i lavoratori in termini di peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro: questi turni disumani sono un attentato alla nostra integrità psico-fisica e combinati con l'allungamento dell'età pensionabile rischiano di produrre migliaia di inidonei sulla cui gestione, in mancanza dell'art.18, si aprono scenari a dir poco preoccupanti. Allo stesso tempo non vogliamo tacere sulle responsabilità di quei lavoratori che, col ricorso sistematico al lavoro straordinario, si sono resi complici di questa situazione dando carta bianca a sindacati e azienda per rendere ordinario quello che era straordinario, peggiorando le condizioni lavorative di tutti. Capi treno, guardate il turno e chiedetevi: perchè continuare a pagare e delegare un sindacato complice nel peggioramento della nostra esistenza. Rigettiamo questo contratto, questi turni e con essi questo sindacato. Non è più il momento -se mai lo è stato- di soluzioni individuali. Bisogna organizzarsi, elaborare una piattaforma che abbia al centro i nostri bisogni nella consapevolezza che nel momento in cui l'attacco è alle condizioni generali del mondo del lavoro scorticate corporative sono inadeguate ma occorre il sindacato dei lavoratori. 8 h per lavorare, 8 h per dormire, 8h per vivere erano la parola d'ordine del movimento operaio per la conquista delle 8h lavorative, noi siamo tornati al medioevo, è giunto il momento di dire BASTA!!!



Con IVU pronta la nuova divisa

2 CONTI di M. Bracali (PdB FI)

IL CONTRATTO DEI BAMBINI SCEMI

Con il nuovo CCNL il personale dei treni viene massacrato e trattato da deficiente. Qualcuno, terrorizzato dalla crisi, si asciuga persino il sudore, perché "bene o male, nonostante la Crisi, qualche soldo c'è". Nel qual caso è particolarmente invitato a leggere il resto.

Prendiamo come riferimento i "Nuovi minimi tabellari" che l'azienda aveva proposto a maggio e andiamo a vedere la serie di colonne "Minimi da proposta AD 3.5.12". Lì ci sono le tabelle delle consistenze e i soldi che si spendono per ciascuna delle categorie (di quanti individui ogni livello è composto e quanto si spende per lo stipendio di ogni livello). Se rimaniamo ai dati di maggio, ora mutati leggermente, troviamo che i quadri e i direttivi identificati col nuovo CCNL nei nuovi livelli Q1, Q2 e A sono così ripartiti:

Q1: sono 3.129 per i quali si spenderanno € 610.155,00

Q2: sono 8.580 per i quali si spenderanno € 1.484.340,00

A: sono 1.685 per i quali si spenderanno € 266.230,00

che sommati fanno 13.394 capetti per i quali saranno spesi in totale €2.360.725,00, ossia, dividendo, €176,25 per capetto.

Venendo a noi, personale dei treni, identificati con i livelli B1 e B2, ai quali la Crisi, il Mercato, lo Spread, la Crescita, impongono di fare sacrifici che portano a una

vita ancora peggiore di quella condotta sinora, e stavolta fino a poco meno di 70 anni, senza che nessuno, salvo pochi, alzi un dito, scopriamo di essere così ripartiti:

B1: sono 23.832 per i quali si spenderanno € 3.598.632,00

B2: sono 4.686 per i quali si spenderanno € 679.470,00

che sommati fanno 28.518 schiavi ignoranti per i quali saranno spesi in totale €4.278.102,00, ossia, dividendo, €150,01 per schiavo.

E ora via con le considerazioni, fermo restando ancora una volta che in questo momento le consistenze di personale sono leggermente diverse da quelle trovate in tabella, ma non di molto.

Per tutto il mucchio, Q1, Q2, A, B1 e B2 (capetti + schiavi), si spenderanno complessivamente € 6.638.827,00.

I B1 e B2, ossia il personale dei treni, quelli che devono schiantare prima della pensione, sono 15.124 in più di quelli che ingrassano alle loro spalle, ossia un po' più del doppio. Ma, fatta la differenza dei soldi erogati a ciascun gruppo (cioè €4.278.102,00 meno €2.360.725,00), risulta che, di questa torta, solo €1.917.377,00 in più — neanche un terzo della somma stanziata! — sono destinati a chi conta più del doppio di addetti. Che dire?

E' stato rilevato più volte che il rapporto tra dirigenti e operatori all'esercizio come poco meno della metà è antieconomico. Questa critica proviene anche da economisti di salda fede liberale. E' una situazione che non esiste in nessuna azienda seria. E ora, inoltre, c'è la Crisi... Non vi verrebbe in mente qualcosa? Ed ecco la soluzione geniale di padroni e sindacati di comodo, che poi è sempre la solita: destiniamo la quasi totalità delle risorse a quadri, papponi, ducetti e sottocapetti, mai troppi, e facciamo schiantare ulteriormente macchinisti e capitreno che, rassegnati, subiscono, e magari qualcuno gode anche, perché basta fargli annusare una banconota e subito si galvanizza.

Tra l'altro, dalle cifre pare assai chiaro che

la quasi (non dolce) metà sia anche piuttosto vorace.

E non è finita! In questi duri tempi di crisi l'utile netto del Gruppo FS negli ultimi due bilanci annuali è passato da €156.000.000 a €285.000.000 (si legge duecentottantacinque milioni di euro...) ovvero con i NOSTRI sacrifici nonostante una politica aziendale a dir poco miope, l'utile netto si è incrementato in un anno di 129 milioni di euro.

Bene, se quanto danno a noi schiavi ammonta, come abbiamo visto, a 4,27 milioni, ciò significa che ci "regalano" appena il 3,31% dell'INCREMENTO ANNUO dell'utile!!!

Eh già, perché sono tempi di crisi e i lavoratori devono essere moderati e responsabili. Loro e basta, però... Perché il geniale Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS da solo percepisce 1,26 milioni di euro l'anno... Dove sarebbe la moderazione e la responsabilità di questa gente che condanna macchinisti e capitreno ad una vita impossibile e da parte sua continua indisturbata a strafogarsi ruttando le briciole in faccia agli schiavi, proclamando la crisi senza neanche accorgersi di stare sproloquiando con la bocca piena?

Quindi ci domandiamo: ma la Crisi, il Mercato, lo Spread, la Crescita, devono sempre chiedere la morte per usura dei soliti? O sono semplicemente l'ennesimo pretesto per impoverire e sfruttare i soliti a vantaggio dei soliti? Molti sanno che questa è una domanda retorica. Ma sarebbe opportuno spiegare a certi colleghi la vera natura del "qualcosa in più" che il nuovo contratto assicurerebbe a fronte dei "sacrifici" della cui nocività medica non hanno ancora nemmeno una pallida idea: UN CONTRATTO PER BAMBINI SCEMI. Come volevasi dimostrare.

Questo è il contratto moderato e responsabile che i Confederati cercano di vendere e hanno fatto carte false per vendere. Adesso vedremo se, per reagire, ci sia bisogno di qualche altra mazzata. A noi sembra che lo spread tra la paghetta e la dignità abbia raggiunto cifre astronomiche.

RINVIATA ANCORA L'UDIENZA DI DANTE DE ANGELIS

L'udienza per il processo di appello contro il reintegro del collega e RLS Dante De Angelis è stata spostata a lunedì 12 novembre 2012 ore 11.

Trenitalia ha impugnato il reintegro, avvenuto in giudizio di primo grado il 26 ottobre 2009.

Dante era stato licenziato a ferragosto del 2008 per le sue affermazioni in seguito a due incidenti occorsi agli ETR500. Ricordiamo che per un successivo evento, fu disposta la sostituzione dei tenditori (i "ganci") del parco degli ETR500. Una commissione di esperti concluse infatti che i tenditori utilizzati in base alle specifiche ferroviarie (TV.101.6/5.4.304/A del 5 aprile 1983) non erano adatti alle sollecitazioni in caso di inconveniente (su www.inmarcia.it tutti i dettagli).

Fonte: Patronato INAC

INFORTUNI RESPONSABILITÀ DEL DATORE DI LAVORO

Il concorso di colpa del lavoratore non la esclude

Gli infortuni patiti da un dipendente sono sempre responsabilità del datore di lavoro, a meno che non si riesca a provare che siano conseguenza di qualche comportamento "abnorme" e "non opinabile", ossia caratterizzato dall'impossibilità di essere previsto in anticipo e quindi prevenuto con la normale prudenza. L'impresa non può neanche giustificarsi con un concorso di colpa del lavoratore, che comunque non la esonera dal dover controllare e vigilare che le misure di sicurezza approntate siano sempre realmente funzionanti.

Principio consolidato, ribadito dalla Cassazione nella sentenza n. 19494/2009.



CARGO di C. Peredo

MA CHI PORTA GLI OCCHIALI PUÒ FARE IL GANCIO?

I requisiti fisici dei lavoratori dei diversi profili professionali che operano sulla rete ferroviaria italiana sono specificati nella Disposizione 55 del 28 novembre 2006 di RFI e relativi allegati.

Nell'allegato 1 troviamo le definizioni dei vari profili: chi svolge attività di manovra lo si trova, leggendo da sinistra verso destra, nella colonna "formazione treni" e poi "manovra rotabili". Nella colonna "definizione" si legge che tra le mansioni c'è "composizione e scomposizione dei treni". Nell'allegato vi sono le tabelle con i requisiti fisici: tab. 2 con i requisiti all'atto dell'assunzione e tab. 3 con i requisiti delle visite di revisione. Mentre per altri tipi di lavorazioni è ammesso che, dal momento dell'assunzione in poi, intervengano dei peggioramenti, per quanto riguarda la manovra e la vista questo non è consentito: in entrambe le tabelle nella colonna "correzione ammessa" leggiamo "non ammessa".

Nell'allegato 3 si precisa infine che il lavoratore che ha prescritto l'uso degli occhiali li deve tenere durante tutto il servizio.



Quindi i lavoratori che per raggiungere l'acutezza visiva necessaria devono usare una correzione, così come stabilito nella visita di assunzione o in una visita di revisione, non possono svolgere mansioni di manovratore.

FONDO di C. Curcio (NA)

ALTRE 145 UNITÀ LAVORATIVE FUORIUSCITE DALLE FS

Progetti approvati dal Comitato Amministratore Fondo di Sostegno Ferrovie dello Stato con i nuovi requisiti pensionistici (seduta del 19 settembre 2012)

TRENITALIA SPA DIVISIONE CARGO

Calabria 16, Campania 10, Friuli Venezia Giulia 18, Lazio 2, Liguria 21, Lombardia 26, Sede C.le Villa Patrizi 3, Venezia 6, Verona 3

FERSERVIZI
Bari 20, Napoli 15, Cagliari 5

TOTALE 145

Utilizzando lo strumento del fondo altri 145 lavoratori usciranno dalle FS

In virtù di una nuova riorganizzazione aziendale accettata da tutte le OOSS si avranno altre ricadute sui restanti lavoratori : si lavorerà, almeno alla cargo, in condizioni che sono sotto gli occhi di tutti grazie a quest'ultimo accordo tra le parti stipulato in camera caritatis.

In particolare nella divisione cargo Campania è stato previsto con accordo regionale, dietro accordo Nazionale, in data 14-09-2012, un numero di 10 unità lavorative in esubero.

I problemi che ravvedo in questo ennesimo accordo stipulato in Campania alla divisione Cargo sono :

1) il personale non potrà lamentarsi ne verso l'azienda ne verso il sindacato in virtù di una riorganizzazione aziendale prevista dell'accordo attuale e da quelli precedenti, ossia ogni lavoratore dovrà svolgere quello che gli sarà imposto dall'azienda grazie agli accordi fino allo stremo delle forze.

2) non è giusto che per <accontentare> alcuni lavoratori ad andarsene con il Fondo si scarichi parte di responsabilità e lavoro sugli altri rimasti .

3) dalle firme compare l'OrSA che non ha stipulato il nuovo CCNL ma firma un accordo territoriale che permette una riorganizzazione aziendale non bene accettata ai lavoratori, che contemplata molti punti dello stesso CCNL non sottoscritto dalla segreteria Generale!

DALLA RETE di MGF 1500 NO

Di fianco pubblichiamo il resoconto del primo incontro "fisico" del gruppo nato sul social network Facebook che prende il nome di Mobilitazione Generale Ferrovieri.

Partendo dalla convinzione che oggi gli spazi di confronto fra colleghi si sono assottigliati parecchio, il gruppo vuole provare a stimolare, grazie alla piattaforma informatica, l'aggregazione dei Ferrovieri, tutti, a qualunque società appartengano.

I promotori non nascondono anche l'intenzione di diventare il punto di partenza per ricostruire un movimento di opinione e di lotta considerata la pesante sconfitta subita col CCNL appena entrato in vigore e il definitivo tradimento dei sindacati firmatari nei confronti dei lavoratori; anche se, è bene sottolinearlo, ritengono pressochè inutile la nascita di un ennesimo sindacato in ferrovia.

Il gruppo è letteralmente "esplosivo", raggiungendo in pochi giorni oltre 1000 adesioni, poi gli amministratori sentiti i colleghi hanno dovuto iniziare a filtrare gli accessi dotandosi anche di un regolamento di ingresso largamente condiviso.

Inutile dire quante possibilità in più offra la rete: con smartphone e tablet in pratica si riesce ad essere costantemente collegati in una sorta di assemblea (virtuale) con altri 1500 colleghi. Mala domanda è: si riuscirà ad uscire da internet e iniziare un percorso di lotta e aggregazione reale?

I presupposti crediamo ci siano, il malcontento è fortissimo e a leggere il documento qui riportato i propositi sono incoraggianti: ad esempio il sottolineare l'importanza delle assemblee autorganizzate nei territori o richiamare l'attenzione al rispetto della normativa o ancora il ritenere imprescindibile un coinvolgimento dei compagni di lavoro delle altre imprese ferroviarie.

Il 21 novembre a Roma è previsto un incontro nazionale del gruppo che proverà anche a raccogliere i pezzi ancora sani del sindacato (i macchinisti dell'OrSA, la CUB, l'USB, le RSU e gli RLS) e tutti gli strumenti di partecipazione, solidarietà e lotta, compresa questa rivista, la cassa di solidarietà, cub-rail, ferrovieri2.0, etc.

Se tutti i 1500 e più Ferrovieri presenti dentro MGF inizieranno a sentirsi non solo utenti di un social network ma parte attiva e propositiva allora la possibilità di uscire dal web per diventare movimento di lavoratori c'è e probabilmente c'è anche l'opportunità che si riescano ad evitare gli ostacoli e le difficoltà che hanno fatto fallire esperienze analoghe nel recente passato.

ASSEMBLEA "MOBILITAZIONE GENERALE FERROVIERI"

- BOLOGNA 10 SETTEMBRE 2012 -

Lunedì 10 settembre si è svolta a Bologna la prima assemblea del movimento Mobilitazione Generale Ferrovieri, ritrovatosi su Facebook mettendo insieme, da più settori e geografie del territorio nazionale, circa 1500 aderenti sulla contrarietà a questo CCNL.

Presenti all'assemblea delegazioni da Lombardia, Emilia Romagna, Friuli V. Giulia, Toscana, Lazio.

Nella discussione sono stati messi in evidenza obiettivi di breve, medio e lungo periodo.

Se vogliamo dare gambe al movimento, per ora solo d'opinione, serve che lo sviluppo dei contenuti vada di pari passo con progressioni organizzative. Ciò darà la misura della necessità del dialogo con i colleghi, della costituzione di gruppi di lavoro che comincino "a fare" nelle realtà in cui sono inseriti e del bisogno di creare consenso numerico intorno ad obiettivi di critica e di azione.

Poiché vi sono differenze notevoli nei vari posti di lavoro e luoghi di provenienza, ognuno sceglierà gli obiettivi a breve termine che possono costituire un prossimo passo di sviluppo.

La rete comunicativa assicurerà la diffusione di comunicati, informative, volantini, consulenze, scambio di esperienze, e soprattutto della consapevolezza di essere parte di qualcosa che tenta di avanzare in parallelo su tutto il territorio nazionale.

Una sintesi degli obiettivi sanciti dalla discussione:

Obiettivi a breve termine:

- uscire da Facebook per ritrovarsi con i colleghi sui medesimi contenuti
- indire una manifestazione o un'assemblea nazionale in novembre
- diffondere il materiale, anche in attacchinaggio (chiedere ove possibile una bacheca dei lavoratori o utilizzare quelle esistenti)
- collaborare nello stilare un foglio informativo cartaceo o a quelli già esistenti
- promuovere una massiccia campagna di disdetta delle tessere sindacali dei firmatari (e smontare la retorica dei firmatari)
- organizzare l'adesione alla Cassa di Solidarietà (nazionale)
- collaborare allo scambio di esperienze ed alla stesura di M40 per problematiche di esercizio (pasti, turni, etc)
- continuare la campagna "Tutti al Turno" insieme ad altre misure di non collaborazione (ad es. cell. di servizio spento fuori dall'orario di lavoro, rispetto della "maestrini" etc.)

Ciascuno è libero di trovare i metodi, le strutture e le persone che meglio aiutano nelle circostanze specifiche. Nessuno degli obiettivi sopra elencati può essere raggiunto da soli.

Obiettivi a medio termine:

- promuovere una riflessione sull'attuale condizione di rappresentatività sindacale, e su come superare lo stallo (non mi rappresentano ma decidono loro)
- creare nell'unità produttiva una lista che possa partecipare alle prossime elezioni RSU/RLS

Obiettivi a lungo termine:

- costituire un movimento, solido e partecipato, che possa efficacemente contrastare i peggioramenti contrattuali introdotti, e che possa arrivare al prossimo rinnovo di CCNL in una posizione di ritrovata forza, incidendo concretamente sulle scelte dei futuri tavoli contrattuali
- avviare una mobilitazione in difesa della funzione sociale del trasporto ferroviario e contro la follia dei limiti pensionistici, per una legge sull'orario di lavoro che fissi limiti uguali e ben definiti per tutti i ferrovieri di qualunque impresa, per ricominciare a pretendere le 8 ore di lavoro giornaliero, 36 ore settimanali, indicizzazione del lavoro notturno, umanizzazione dei turni, limiti massimi di impegno e una logistica adeguata agli innumerevoli disagi di un lavoro atipico.

MGF

RESET dalla redazione di Ferrovieri 2.0 SU LA TESTA

Dal 1 settembre i ferrovieri, col passaggio alle 38h settimanali, hanno iniziato a fare i conti col disastroso contratto appena sottoscritto dai sindacati complici nella distruzione dei diritti della categoria.

Il personale di macchina ed il viaggiante inizierà a vedere ulteriormente sconvolta la propria vita a partire dalla metà del mese quando, le 38 h settimanali, combinate con la riduzione e lo spostamento dei riposi e l'introduzione di ivu, inizieranno da subito a creare i primi esuberanti di personale sulla cui gestione i confederali hanno colpevolmente scelto la linea del silenzio.

A chi ha voluto imbrogliarci raccontandoci che il contratto siglato rappresentava comunque uno strumento di tutela del lavoro ha eloquentemente risposto l'azienda che con l'emanazione delle disposizioni per il passaggio alle 38 h settimanali ha dimostrato quante crepe e quante forzature sono ancora possibili.

Un contratto che non difende diritti, dignità e salute del nostro lavoro ma che al contrario si presenta come lo strumento utile con cui procedere allo smembramento delle ferrovie dello stato e allo scorporo di rfi dal gruppo fs.

Un contratto che con l'aumento dell'orario di lavoro punta all'ulteriore espulsione di migliaia di ferrovieri dal processo produttivo, abbatte i diritti e sul piano salariale non recupera quanto perso in tutti questi anni dal nostro potere d'acquisto.

Un contratto che non ha nessuna

clausola sociale e che oltretutto sarà scaduto alla data d'assegnazione delle tratte per il trasporto regionale.

Un contratto che riporta la categoria dei ferrovieri al medioevo e che da questo punto di vista non serve neanche ad ottenere il famoso contratto della mobilità unico obiettivo dichiarato dalle OO.SS.

Non si poteva ottenere di più, ci hanno detto. Ma la realtà è che tutta

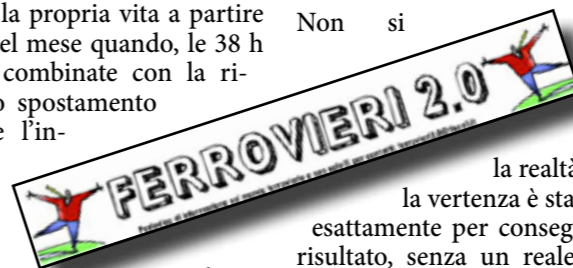
la vertenza è stata costruita esattamente per conseguire questo risultato, senza un reale coinvolgimento della categoria, in assenza di mandato da parte dei lavoratori, privi di una propria piattaforma rivendicativa e in una posizione di totale subalternità alle proposte aziendali.

Al referendum farsa fatto in tutta fretta per imbellettarsi con un tocco di democrazia - sulla cui validità avanziamo forti dubbi - solo 1 ferroviere su 3 ha "approvato" quanto sottoscritto, in un clima di ricatto non molto diverso da quello imposto da Marchionne a Pomigliano. Forte è stata l'astensione e i voti contrari da parte di quei settori che da subito pagheranno un costo elevato in termini di peggioramento della propria condizione di vita e di lavoro.

A questo lento declino bisogna trovare la forza di opporsi e di reagire, il clima di sfiducia e rassegnazione in cui è avvenuto il rinnovo contrattuale prepara la strada ad ulteriori sconfitte.

Per farlo occorre disfarsi di una burocrazia sindacale attenta a difendere unicamente i propri privilegi e le proprie poltrone e porre con forza il tema della rappresentanza sindacale dei ferrovieri nella consapevolezza che l'attacco avviene alle condizioni più generali del mondo del lavoro (peggioramento delle pensioni, cancellazione dell'art. 18, fiscal compact, tagli ai servizi sociali).

Occorre arrivare quanto prima al rinnovo delle RSU e degli RLS con regole certe e realmente democratiche a cui possano partecipare liberamente tutti i lavoratori per eleggere delegati rappresentativi e combattivi con l'obiettivo dichiarato di contrastare l'applicazione di questo contratto disastroso e porre le basi per la costruzione del sindacato dei lavoratori.



RIFLESSIONI DI UN COLLEGA

Ecosì siamo arrivati a un punto di non ritorno. Un punto oltre il quale portare i limiti di lavoro ai massimi possibili è ormai pura formalità. Vedrete al prossimo contratto. Intanto questo con i suoi peggioramenti normativi ci rovinerà la vita e non servirà, come non è servito quello del 2003, a risanare i conti della divisione cargo perchè sappiamo bene che la mancanza di una seria politica industriale di rilancio del trasporto merci e di organizzazione del lavoro e del personale, i continui sperperi di denaro e scelte sbagliate sono alla base della crisi attuale. La nostra dirigenza preferisce scaricare tutto sui lavoratori. Chi ci dovrebbe tutelare, tralasciando i sindacati firmatari del contratto, continua a sbagliare comportamento. Mi riferisco all'Orsa che dopo aver messo firma al foglio di disposizioni 1/95 per le prove freno in cambio di niente, dopo aver messo firma nel 2004 al contratto del 2003 dopo un anno di scioperi di protesta, continua a sbagliare firmando con riserva il nuovo contratto per poi rigettarlo. Ma intanto il segnale è chiaro anche perchè chiedere ai propri iscritti l'adesione o meno al nuovo contratto significa aver smarrito la missione iniziale, quella di difendere i diritti conquistati con anni di scioperi e lotte. Non abbiamo bisogno di un altro sindacato confederale, a quelli possiamo concedere qualsiasi sbaglio perchè in mezzo ai loro giochi di potere considerano il nostro lavoro come un lavoro d'ufficio e come tale ci accomunano a tutti gli altri lavoratori che però non subiscono gli effetti deleteri della nostra tipologia di lavoro. All'Orsa non è concesso nessuno sbaglio perchè avendo nel dna i fondamenti del C.o.M.U. difendere i diritti del macchinista è un obbligo insindacabile. Cosa ci rimane da fare per difendere i nostri diritti? Se la situazione è quella che ad ogni contratto le scelte dei macchinisti vengono soverchiate dalla maggioranza dei dipendenti di Trenitalia, saremo costretti sempre a subire passivamente tutti i peggioramenti normativi. Se invece entriamo nell'ottica che dobbiamo essere artefici del nostro destino, che dobbiamo opporci a cambiamenti deleteri per la nostra salute, che dobbiamo concedere quello che è possibile ma che abbia uno scopo di reale utilità nell'ottica di un risanamento dell'azienda e che sia pagato come si deve, allora la soluzione è drastica come drastica è la situazione attuale, ci vuole un contratto per il solo personale mobile, un contratto di settore nel quale i macchinisti possano decidere da soli del proprio futuro senza l'ingerenza di altre categorie. Pensateci bene, cosa impedirà al prossimo rinnovo contrattuale di portare ad esempio la prestazione lavorativa diurna a dodici ore, quella notturna a dieci, e la terza notte ad orario pieno? Niente, basta sbandierare il problema della concorrenza e della crisi del settore et voilà il gioco è fatto, solo che tutto ciò non risolverà niente e a noi distruggeranno la vita. Oramai è una scelta obbligata, i macchinisti devono prendere coscienza di questo e iniziare ad organizzarsi con azioni di protesta e di lotta. Abbiamo la possibilità di riuscirci, basta essere consapevoli di questa situazione e iniziare a rivendicare l'applicazione delle norme in vigore alla lettera ed in questo siamo avvantaggiati perchè le lacune da parte dell'azienda sono enormi, oltre a far capire ai sindacati confederali che la loro rappresentanza non è più gradita. Gli scioperi possono servire, ma bisogna far capire all'azienda che i macchinisti non sono disposti più a subire passivamente e che sono parte attiva del processo produttivo con esigenze ben precise che non sono quelle degli altri dipendenti, che vogliono lavorare con motivazione, felici di appartenere ad un'azienda storica che aiuta l'Italia a crescere.

Nero Dallarabbia

CCNL FERROVIE di R. Smaldone (TO)

RITORNO AL PASSATO!

Col nuovo CCNL siamo tornati al 1923

Ad un anno dalla Marcia su Roma (ottobre 1922), il Regime fascista continuava la sua campagna repressiva contro la classe lavoratrice, licenziando, uccidendo e costringendo all'esilio gli oppositori. Col Regio Decreto n. 1631 del 22/07/1923 furono cancellati molti diritti dei ferrovieri conquistati nel "biennio rosso" (1919-1921). Allora Amministratore straordinario FS Edoardo Torre sostenne la necessità di ridurre drasticamente il disavanzo aziendale, che "...tanto costava all'erario in termini economici, sociali, produttivi...", con licenziamenti di massa ed appesantimenti dei carichi di lavoro sui rimanenti. "La malintesa applicazione delle otto ore" - ribadiva Torre - "e i turni del PdM che comportavano un lavoro giornaliero effettivo di 5 ore, sommata all'intransigenza dei Sindacati a modificare l'orario di lavoro e i limiti chilometrici (250 km), portavano ad avere più depositi intermedi e più personale, con la conseguente lievitazione del costo del lavoro". Con l'applicazione del RD 1631 ed il "ritorno alla disciplina" furono soppressi molti impianti intermedi e si riuscì ad assegnare le locomotive ad ogni singola coppia. Successivamente in un rapporto del Ministero della Comunicazione, responsabile di tutto il settore trasporti, si leggeva: "L'applicazione delle 8 ore di lavoro giornaliero fu regolata nell'intesa, che le 8 ore rappresentassero lavoro

effettivo e non di sola presenza, calcolate quale media giornaliera di un periodo di 48 ore settimanali e compensando a parte quegli ulteriori eventuali periodi di servizio che le necessità ferroviarie possono esigere". Furono licenziati migliaia di ferrovieri, introdotti "aumenti al merito", l'obbligo di "buona condotta" politica e l'esonero coatto in caso di mancato giuramento al Regime (RD n. 405 del 07/04/1925). Nel 1925, con l'approvazione del Codice Rocco, furono messi fuorilegge sindacati, partiti politici d'opposizione e stampa libera. Fu chiusa anche la Redazione di In Marcia e licenziati i suoi redattori (Castrucci ed altri) dalle FS. Pur riducendo salario e diritti alla classe lavoratrice (ferrovieri in primis) non si scongiurò anche in Italia, in barba alle promesse mussoliniane, la crisi economica mondiale del 1929. Mussolini puntò molto sullo sviluppo ferroviario degli ETR d'allora (le "Frecce nere"), il suo conterraneo Mauro Moretti ha puntato sulle Frecce Rosse. Entrambi hanno, però, peggiorato le condizioni dei ferrovieri.

La Storia, invece, insegna che solo salvaguardando redditi e diritti ai lavoratori esiste lo sviluppo economico. Tutte le volte che il costo della crisi economica è stata accollata ai lavoratori, abbiamo avuto solo rovinose congiunture economiche, morali e sociali.

Sono i corsi e ricorsi storici!!!



ANCORA IN MARCIA HA BISOGNO DI VOLONTARI E VOLONTEROSI! PERCHÉ NON COLLABORI CON NOI?

Il nostro, e anche tuo, giornale, ha bisogno di rinforzi e di forze fresche.

- Perché non ci dai una mano?
- Ti piace scrivere? Ci serve aiuto nello scrivere gli articoli.
- Ti piace scattare foto? Le fotografie ci sono preziosissime!
- Ti piace disegnare? Fare vignette?
- Sei la persona che fa per noi!
- Insomma... dacci una mano, il tuo impegno sarà valorizzato.
- E come ricompensa... avrai tutta la nostra gratitudine, quella degli abbonati e di tutti i macchinisti e ferrovieri che hanno in Ancora In Marcia un punto di riferimento insostituibile! (Ti pare poco?)

SCRIVI AD ANCORA IN MARCIA

Cosa accade nel tuo impianto?

Invitiamo tutti a scriverci per farci sapere come si vive nei propri impianti. Puoi raccontarci... cosa si dice del nuovo contratto, quali pensieri e speranze ha la gente per il futuro, qualche aneddoto o fatto importante o divertente o anche solo curioso che è capitato. Cosa stai aspettando? Bastano poche righe per dire tante cose. Scrivi a:

redazione@ancorainmarcia.it

TRENORD

PROSEGUE LA MOBILITAZIONE DEI LAVORATORI



Continua la mobilitazione dei ferrovieri di Trenord contro il nuovo contratto che, se possibile, è ancora peggio di quello di FS.

I ferrovieri lombardi stanno alternando assemblee organizzate dalla base a periodi di rigoroso rispetto del turno di lavoro.

Segnaliamo con piacere la partecipazione a queste iniziative di tanti giovani, e di lavoratori dalle più svariate esperienze sindacali: tra chi si sta impegnando ci sono infatti lavoratori che non hanno un sindacato di riferimento, ma c'è anche l'appoggio di OrSA, CUB e USB.

Come Ancora In Marcia, attraverso la rivista ed i nostri referenti di impianto della Lombardia sosteniamo la lotta di Trenord, auspicando che l'opposizione ai nuovi contratti si estenda a tutte le regioni d'Italia.

(nella foto in alto gli uffici della distri-



VERTENZA CONTRATTO CONTINUANO GLI SCIOPERI

Ancora uno sciopero a Trenord (5 settembre), proclamato dall'OrSA contro il nuovo contratto aziendale.

I ferrovieri lombardi, oltre a contestare i contenuti dell'accordo, con la loro massiccia partecipazione chiedono che venga fatto il referendum sul contratto firmato quest'estate

I sindacati firmatari invece stanno negando il referendum, dando l'ennesima prova della loro totale avversione al concetto di democrazia.

C. Peredo

LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICO a cura del Prof. Plinio Vecchietti docente di Storia Improbabile presso l'Università degli Studi di Fucecchio

ALLA RICERCA DEL SACRO GRAAL



Nell'anno 2012 nello Stato Pontificio fu nominato ministro dell'Economia il Cardinal Ugo Maria Montini.

Costui, con la motivazione di rendere più efficiente la riscossione dei tributi, cambiò nome al proprio ministero, che da quel momento si chiamò quindi Ministero dell'Economia, dell'Usura e del Ladrocinio.

Dopo qualche giorno il Cardinal Montini chiese udienza al Papa Bonaccione I e domandò il permesso di intraprendere la ricerca del Sacro Graal, il calice dell'ultima cena di Cristo, che si diceva donasse la vita eterna. Il Papa Bonaccione I chiese però: "Non è che vuoi cercare il Graal per usarlo per scopi personali?"

Ma il Cardinal Montini rispose: "Certo che no, voglio che la vita eterna diventi un bene per tutti!"

Allora il Papa diede il proprio assenso alla missione.

In realtà il Cardinal Montini aveva anche pensato che, essendo stato nominato senatore a vita, se questa vita fosse stata eterna lui si sarebbe così fregato un sacco di soldi dei contribuenti. Ma dietro questo obiettivo più personale se ne celava uno più subdolo, anche se riguardante non lui direttamente ma tutta la popolazione. Infatti il Montini persona viscida ma grande esperto di matematica finanziaria, aveva fatto questo ragionamento: "Se l'età per la pensione viene calcolata in base all'aspettativa di vita, e se l'aspettativa tende a più infinito, allora anche l'età della pensione tenderà a più infinito, quindi... tutti lavoreranno in eterno e io non pagherò più la pensione a nessuno, e i soldi risparmiati me li metterò in tasca!"

Il Montini trovò un valido collaboratore nell'allora direttore delle ferrovie Naziofascio Manetti, il quale aveva pensato: "Se la vita diventa eterna, allora nessuno può morire, quindi io non devo più spendere i (per la verità pochi) soldi che investo in sicurezza, perché anche in caso di incidenti non morirà più nessuno... e i soldi risparmiati... me li metterò in tasca io!"

Il Sacro Graal non fu mai ritrovato, ed è difficile valutare se questo fatto fu un bene o un male per l'umanità.

Di sicuro però fu un bene che i due furfantoni Montini e Manetti non riuscirono a realizzare i loro loschi propositi. Il Papa, avendo scoperto i loro piani e avendo avuto conferma della loro inettitudine, prima li licenziò e poi li scomunicò. "E basta?" chiesero alcuni cardinali più accaniti. "Certo che no" rispose il Papa, va bene che mi chiamo Bonaccione, ma non sono mica fesso! Che questi due birbanti siano anche spogliati dei loro beni, e che questi siano distribuiti tra i poveri". E così fu, perché, all'epoca ogni tanto qualcosa funzionava per il verso giusto.

IL DIRITTO SCOMPARSO a cura del coordinamento OrSA Macchinisti Uniti Liguria

DISPOSIZIONI PASTI AZIENDALI PERSONALE MOBILE

(dal combinato dei CCNL AF/FS e della C.O. TRNIT-DRUO/P\2012\0039637 del 7-8-2012 e sua integrazione con C.O. TRNIT-DRUO/P\2012\0046915 del 28-9-2012)

SI HA DIRITTO AD USUFRUIRE DEL PASTO AZIENDALE:

- Per le prestazioni programmate \geq alle 6h si ha diritto ad un solo pasto (art 51.3 AF - 1°cp);
- Per le prestazioni programmate $<$ alle 6h se vengono intercettate le fasce 11-15 o 18-22 per più di due ore si ha diritto ad un solo pasto (art 51.3 AF - 3°cp);
- Per le prestazioni programmate A/R $>$ alle 8h, se impegnano per più di due ore entrambe le fasce orarie 11-15 e 18-22, si ha diritto a due pasti (servizi maggiori di 8h che iniziano prima delle 13:00 e finiscono dopo le 20:00) ("Stocchi 2 - punto 3.3);
- Per le prestazioni programmate con RFR che prevedano il servizio di ritorno con inizio dopo le ore 22.00 si ha diritto al pasto, nella fascia oraria 18.00-22.00, anche con riferimento a tale ultima prestazione (art 51.3 AF - 2°cp). Esempio - servizio di andata con inizio ante 12,59 e termine alle xx,xx dà diritto ad usufruire del pasto all'inizio, perché intercetta 2h della fascia 11-15 (art 51.3 AF - 3°cp) e ad un secondo pasto nella fascia 18-22 (art 51.3 AF - 2°cp); servizio di ritorno dà diritto ad usufruire del pasto se: a) \geq alle 6h (art 51.3 AF-1°cp), b) $<$ alle 6h, ma intercetta più di 2h nella fascia 11-15 o 18-22 (art 51.3 AF - 3°cp), c) ad un ticket se inizia tra le 22:00 e le 04:59 purché $>$ alle 6h (art 51.1 AF - 1° e 2°cp);
- La pausa per il pasto sarà indicata in turno solo se il nastro lavorativo occuperà interamente le fasce 11:29-14:31 o 18:29-21:31 e cioè quando non rimangano almeno 30 min in precedenza od a seguito della prestazione lavorativa per usufruire del pasto aziendale ("Stocchi 2 - punto 3.3);
- Per le prestazioni notturne con inizio tra le ore 22.00 e le 4:59 è riconosciuto il diritto ad avere un ticket se la prestazione è programmata $>$ alle 6h (art 51.1 AF - 1° e 2° cp);
- Nel caso in cui il lavoratore effettui la propria prestazione giornaliera in impianti sprovvisti di mensa aziendale o di esercizi convenzionati che

effettuino il servizio sostitutivo di mensa aziendale verrà riconosciuto un ticket (art 51.6 AF - 2°cp);

- Le modalità di fruizione del pasto per il personale mobile in caso di ritardo treno saranno definite nella contrattazione nazionale (art 2.4.2.2.d FS);
- Per i rimborsi a piè di lista vengono ripristinate le disposizioni contenute nell'accordo del 30/06/2008 con rimborso fino a 15,00 euro ("Stocchi 2 - punto 3.5).

NOTE:

1. La "Stocchi 2" ha eliminato quanto previsto all'art 28.2.6 2°cp del CCNL AF 2012 (per la fruizione del pasto ai sensi dei punti 1 e 3 dell'art. 51 del presente CCNL, nella programmazione dei turni dovrà essere prevista una pausa di almeno 30 minuti, considerata all'interno del periodo di lavoro giornaliero) reintroducendo le fasce 11:29-14:31 o 18:29-21:31, previste dal CCNL del 2003, quale requisito necessario per la programmazione della pausa pasto all'interno del periodo di lavoro;
2. La "Stocchi 2" ha reintrodotta il diritto ai due pasti anche se limitatamente alle prestazioni in A/R superiori alle 8h;
3. La "Stocchi 2" ha reintrodotta il piè di lista (annullato dalla "Stocchi 1") previsto dall'accordo del 30/06/2008;
4. Restano insoluti alcuni problemi tra i quali: si ha diritto a due pasti nei RFR di giorno quando durante le ore di lavoro non si intercettano entrambe le fasce 11-15 e 18-22? (es: il RFR di giorno a Parma di qualche anno fa intercettava solo quella serale).

QUALORA MANCASSE LA PAUSA PER IL PASTO NEL NASTRO LAVORATIVO RICHIEDERLA COL SEGUENTE M40:

M40a n° ____/____
Macchinista _____
Si da avviso ai CD Distributori che la giornata n° _____ a cui sono assegnato in data ____/____/____, contrariamente a quanto previsto dal combinato dell'articolo 28 (Orario di Lavoro) al paragrafo 2.6 e dell'articolo 51 (Pasti aziendali) del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie, non prevede la pausa per usufruire della refezione.
Si richiede pertanto la regolarizzazione della giornata in oggetto ai sensi della normativa in vigore.
_____, li ____/____/____, ore ____:____.
(luogo) (data)
firma _____

ORARIO DI LAVORO P.D.M. (art. 28 CCNL Mobilita'/Area AF e art. 13 CCNL Gruppo FS)				
	MEC 1= Agente Solo	MEC 2= Doppio Agente	REG	
	MEC 3= con PPT	MEC 4= Agente Unico	(SP2)	
PRESTAZIONI	TIPOLOGIA EQUIPAGGIO		MEC 1, MEC 2, MEC 4	
	MEC 1, MEC 4	5/24	si	
		0/5 mezzi	si (CCNL AF-NO FS) tutti (con accordo sindacale)	
	MEC 1, MEC 4	prestazione diurna (5/24) *	8,30 ^^	
		prestazione notturna (0/5)	7 +++	
	MEC 2	prestazione diurna (5/24) *	10	
prestazione notturna (0/5)		8		
+++ Mec 1/Mec4 non previsto nell'aziendale FS. * = Fino alle ore 01.00 con accordo sindacale. ^^ = Elevabile a 10h 1 volta a settimana, turni zona e impianti associati.				
NOTTI	CCNL A.F.	settimanali	2	
		mensili	11	
		annuali	79	
	CCNL AZ	ore	320	
RIPOSO	GIORNALIERO dopo servizi fasce orarie	5/24	14** ^^	
		0/5	18	
	^^ = Anche dopo servizi che terminano entro le ore 01.00 se concordato a livello aziendale. ** = Riducibile, con accordo aziendale, a 11h tra due servizi nella fascia 6/22 e, con ulteriore accordo, tra due servizi nella fascia 5/24.			
	SETTIMANALE	ore annuali	3420	
		durata minima	48**	
		** = Riducibile, con accordo a liv. Aziendale, a 35h per 8 volte nell'anno solare.		
		Riposi con sabato e domenica	14 di 60 ore	
		Riposi con sabato o domenica	12 di 48 ore	
	RIPOSO SETTIMANALE :	Di norma al 6° giorno, a livello aziendale può essere programmato tra il 4° ed il 7° giorno; Ripresa del servizio dalle 6.00 se quello che precede il Riposo termina nel periodo 0/6.		
		numero settimana/mensile	2/5	
durata riposo minima fascia 0/5		7 ^		
RFR	durata riposo minima fascia 5/24	6 §		
	durata assenza residenza	24		
	somma periodi di lavoro	16		
	max prestazione 5/24 *	8,30		
	max prestazione 0/5	Mec1, Mec4 7h - Mec2 8h		
	^ = Riducibile a 6 ore se comprendente 4 ore del periodo 0/5. § = Per servizi efferenti in fascia 5-24. * = Possibilità di concordare a livello aziendale estensione fino alle 01.00.			
CONDOTTA	CONTINUATIVA/ EFFETTIVA	MEC 1	5.00 / 5.30	
		MEC 2	5,30 / Nessun limite	
		MEC 4	5.00 / 5.30	

Milano - Dagli amici di CUB-Rail

Il fatterello è poca cosa, ma divertente ed al tempo stesso istruttivo, rispetto al bonzume sindacale che stiamo faticosamente combattendo, perchè sia chiaro che li vogliamo estirpare del tutto.

Dunque l'altra sera alle 22 stavamo attaccando i volantini dell'assemblea di Bologna nella bacheca Cub dell'impianto (ITP Milano); a dire il vero la bacheca Cub non c'è ufficialmente, ce la siamo presa un anno fa. Si trattava di un'ampia bacheca abbandonata a se stessa, al pari delle altre era vuota e lurida, assegnata ad uno dei sei sindacati riconosciuti da Trenitalia; era quella dell'UGL, iscritti ZERO in impianto (ce n'era uno, poi è sparito senza lasciare particolari tracce). I sindacati ufficiali hanno le bacheche, ma se ne guardano bene dal mettervi qualcosa con l'eccezione di lotterie, estrazioni e feste patronali: quando appare qualche scarno comunicato (solo su quella fast, sindacato cui è approdato qualche ex contestatore TMR messo subito in ag) dura lo spazio di poche ore, poi viene sommerso dai commenti e gli insulti dei lavoratori. Come dicevamo, la "nostra" bacheca, da un anno ripulita, curata ed in perfetto ordine, ospita tutta l'informativa di base e contre-courant. L'altra sera capita un tizio (capotreno) di un impianto associato, iscritto e "attivista" (se così si può dire) dell'UGL che mi dice: "guarda che stai sbagliando bacheca, è dell'UGL". Manco mi giro e continuo ad aggiornare. "La bacheca è nostra" ripete, ma nel frattempo ci pensa il mio socio a rispondergli a dovere, investendolo con la raffica della serie: vergognatevi-avete siglato un contratto schifoso-e che sarebbe l'ugl, un sindacato?-ma con che coraggio parli?-a che vi serve la bacheca, per tenerla vuota?-dovete sparire assieme agli altri, ecc. Lugiellino prova a chiederci chi siamo e cosa vogliamo, gli rispondo che siamo come quelli degli spurghi, eliminiamo la m.... sindacale dagli impianti, poi mi allontanano col socio prima che il clima si scaldi. L'individuo tace e poi se ne va fuori.

La notte lavoriamo e andiamo a dormire a Firenze. Mentre rientriamo il giorno dopo mi chiama il capo; il tono è allarmato e non amichevole: "Cos'è successo ieri sera? Ho qui fuori il segretario Ugl che vuole fare denuncia alla Polfer". Gli rispondo che della sua denuncia non so che farmene, e scoppio a ridere dicendo che dopo anni finalmente si vede un bonzo sindacale in impianto, di solito si tengono alla larga. "Qui la cosa è seria, vogliono sporgere denuncia, la bacheca è la loro, sono firmatari di contratto e gli spetta, è stata assegnata a loro!" Replio che se è vero che è loro, com'è possibile che da un anno la gestiamo noi e non se ne sono mai accorti? "Per favore, devo ridargli la bacheca!" Ah sì, e allora spiegami una cosa, caro capo: certa gente non ha un iscritto, in compenso distrugge la normativa coi suoi comparati confederali ed ha le bacheche, mentre noi siamo tanti, i più rappresentativi dell'impianto e da sempre ci negate uno spazio, e allora noi ce lo prendiamo! "La soluzione la troviamo, ma per favore, ora..." No se preoccupa, togliamo i lucchetti stasera.

Risultato: abbiamo tolto i lucchetti, e siamo andati in cerca di altri spazi... non mancano... d'altronde quasi tutte le bacheche sono aggiornatissime, si vede che c'è volontà ed impegno... dicevo aggiornate al... novembre 2008 (!!!)... in una è appeso un foglio ingiallito che farebbe gola agli antiquari... vediamo che c'è scritto: personale di macchina Filt... categoria anch'essa estinta in impianto da tempo, per la gioia di tutti noi... trovato lo spazio abbandonato, olio di gomito, vetri lucidati, puntine... dove c'era il degrado ora ora brilla ed è aggiornatissima... vuoi vedere che presto qualche bonzo si rifà vivo?

AP



Segui tutti i mesi il videogiornale dei Ferrovieri. Anche sul nostro sito www.inmarcia.it nella sezione "Ferrovieri 2.0"

NON FARE L'ASINO: RINNOVA IL TUO ABBONAMENTO AD ancora IN MARCIA!



da oggi anche on-line con



visita il nostro sito www.inmarcia.it sezione abbonamenti

Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«Un uomo che non dispone di nessun tempo libero è meno di una bestia da soma»

Karl Marx (1921-1989)

Condoglianze

Al nostro direttore responsabile del giornale Massimo Cervelli per la morte, all'età di soli 50 anni, della propria moglie colpita da male incurabile.

A Massimo che ha condiviso con noi il progetto editoriale e le lotte che con forza sempre proponiamo, vanno le nostre sincere e profonde condoglianze.

Alla famiglia del nostro caro collaboratore compagno di tante lotte Dott. Michelangelo Bolognini morto improvvisamente all'età di 55 anni.

Michelangelo fra l'altro era un esperto di campi elettromagnetici e presentatore insieme a noi del referendum nazionale svolto su questo problema.

La Redazione



Bari - aperta la sede di In Marcia

È stato aperto un punto di riferimento dell'associazione In Marcia presso il DLF di Bari. Il referente è **Gennaro Mongelli** orario: dalle 9 alle 11 - mart, merc, giov

IL 5 OTTOBRE A MILANO di M. Mariani (MI) CONVEGNO SU WELFARE E PENSIONI

Il 5 ottobre scorso a Milano si è tenuto un importante convegno nazionale sul tema "WELFARE E PENSIONI: UNIRE GIOVANI E ANZIANI PER UNA PENSIONE E UN WELFARE EQUI, SOLIDALI E DIGNITOSI".

Le associazioni ed i gruppi e organizzatori erano: USB, OrSA Lombardia, Le lotte dei Pensionati, Comitato no-debito, Feder. S. P. e V., Cil, Coordinamento Solidarietà Milano, Ancora In Marcia, Comitato Esodati, ALPI.

Il relatore, il Prof. Giovanni Mazzetti, docente di Economia presso l'Università della Calabria, ha espresso con chiarezza e lucidità il concetto che, dopo la riforma pensionistica del 1969, che ha introdotto il sistema retributivo, tutte le cosiddette "riforme" successive sono state in realtà delle controriforme, miranti ad annullare gli effetti delle decisioni del 1969. Oggi ci viene propinata come teoria unica ed indiscutibile quella dell'austerità e del rigore di bilancio, che sta portando effetti devastanti: crisi economica sempre più accentuata, niente crescita, peggioramento delle condizioni di vita dei cittadini, tranne pochi privilegiati. La riforma del '69, invece, richiamandosi alla dottrina dell'economista Keynes, mirava alla redistribuzione del reddito prodotto, in modo tale da sviluppare la domanda e far così crescere l'economia e di conseguenza migliorare, reinvestendo la ricchezza pubblica, le condizioni di vita dei cittadini.

Per superare la crisi attuale e riprendere con la crescita occorre quindi, è questo l'ammonimento di Mazzetti, superare le teorie conservatrici delle classi politico-economica che oggi ci dirige, e ritornare alle lungimiranti teorie economiche di Keynes, inseguendo la crescita continua della società, e non la sua involuzione. Il convegno ha visto un'ottima partecipazione (150/200 persone) ed è stato arricchito da numerosi e preziosi interventi, tra i quali segnaliamo in particolare quelli di Giulio Moretti (OrSA), Ezio Gallori (In Marcia), Marco Perelli Ercolini (Feder. S. P. e V.), Galli (USB).



Milano

Il nostro infaticabile caporedattore **Matteo Mariani** fra un articolo e l'altro, fra un infinito mercione e l'altro, trova anche il tempo di fare il bis e mettere al mondo un'altra bellissima bimba di nome **Matilde**. Auguri speciali a lui e alla mamma Elena da tutta la Redazione.

Per contattarci

Tel. 055.486838
Fax 055.4625985

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

Sito Internet: www.inmarcia.it

Patti (Me) - Riceviamo e pubblichiamo

Spett.le Redazione di "Ancora In Marcia",

nonostante sono passati 6 anni da quando sono in pensione, ho voluto mantenere l'abbonamento alla NOSTRA rivista sulla quale spesso mi capita di dover leggere delle cose poco piacevoli a proposito di disagi del lavoro dei miei colleghi macchinisti.

Nel n° 3 2012 a pag 5 ho molto apprezzato ciò che viene riportato (...)

Qualche anno prima della pensione avevo sottoposto ad alcuni medici certe problematiche fisiche a cui siamo sottoposti noi macchinisti:

1) -Entrando ad una certa velocità nelle gallerie, si è sottoposti a non indifferenti sbalzi di pressione; possono portare, e in che misura, degli scompensi, ed eventualmente dei danni, ai vari organi (cuore, polmoni, timpani, occhi)?

2) -A proposito degli occhi, possono risentire dei frequenti sbalzi di luce che si hanno passando dal buio profondo delle gallerie, alla forte luce abbagliante dell'esterno dove, se si abbinano sole e neve, l'impatto è veramente violento?

3) -Lavorando su linee di montagna, si è sottoposti anche a frequenti sbalzi di altitudine.

4) -Altro ostacolo da affrontare e che raramente si riesce a combattere adeguatamente, è la temperatura. D'estate è il troppo caldo che non si riesce a contenere perché i condizionatori, dove ci sono, non sempre funzionano bene; d'inverno, situazione opposta.

5) -Per quanto le moderne locomotive siano discretamente ammortizzate, siamo continuamente sottoposti a traballamenti e scossoni, specie quando affrontiamo degli scambi; si può andare incontro a danni a carico della spina dorsale?

6) -La rumorosità presente in cabina di guida dovuta alle ventilazioni dei motori, alle cicaline di alcuni strumenti, ai colpi di fischio o di tromba che di tanto in tanto bisogna azionare, all'uso del freno (tutte le volte viene azionato, la fuoriuscita d'aria dal rubinetto crea dei picchi di decibel fuori dalla norma) durante le discese lo si deve adoperare spessissimo. Questi rumori possono danneggiare l'apparato uditivo,

vo, e in che misura?
7) -I campi elettromagnetici, quanto sono dannosi, visto che ne siamo circondati?
8) -La componentistica elettronica (vedi SCMT su certi locomotori) ha bisogno di essere ventilata, ma spesso volte l'aria calda e maleodorante (forse anche tossica?) viene sparata alle spalle del macchinista.

9) per finire, la concomitanza di tutti questi fattori e di quelli da voi elencati (ma sicuramente ne mancano altri) presenti sempre, possono in qualche modo creare anche dei danni psicologici che vadano ad incidere il livello d'attenzione e quindi della sicurezza?

Per tutte queste domande mi è stato risposto che alla fine della carriera siamo praticamente degli ottimi rottami.

Per i signori dirigenti che tutte le mattine dopo una comoda notte tra le della... (di questi puntini alla fine della carriera il macchinista quanti ne ha persi?) si deve alzare, fare colazione, deve farsi portare in ufficio (fresco d'estate, caldo d'inverno) e sedersi su una comoda poltrona di pelle imbottita e non traballante, per cominciare il "duro lavoro" di sollevare una penna o fare qualche telefonata, o sopportare il "forte brusio" durante una riunione (non dimentichiamoci che non deve saltare la pausa caffè, ma per questo ci sarà una segretaria che provvederà).

Ma l'importante è fare economia.

(...) mi piacerebbe che quanto sopra possa servire a smuovere le coscienze un po' intorpidite di alcuni colleghi che non si rendono conto che da giovani tutto sembra superabile, ma l'età (come una goccia d'acqua corrode la roccia) indebolisce anche i più coriacei. La storia insegna e si ripete. Molti anni fa si era raggiunto un livello di rispetto di tutto rispetto (non è una ripetizione), poi per vari motivi si era perso tanto, (...) credo che adesso i tempi siano più che maturi per risalire la china (...).

Per ora mi fermo qui e chiudo ringraziandoVi per le informazioni che date con il lavoro svolto da tutta la redazione e collaboratori.

A tutti un cordiale saluto
Cordova Alfonso



ROMA
27 OTTOBRE
ORE 14,30

- IL GOVERNO MONTI DISTRUGGE LAVORO, DIRITTI SOCIALI, BENI COMUNI E DEMOCRAZIA
- BASTA CON MONTI E LE SUE POLITICHE
- STOP AI DIKTAT DEI GOVERNI LIBERISTI, DELLA BCE E DELL'UNIONE EUROPEA

MANIFESTAZIONE NAZIONALE

CORTEO da PIAZZA DELLA REPUBBLICA a SAN GIOVANNI

INFO E ADESIONI nomontiday.27ott2012@gmail.com

COMITATO PROMOTORE NOMONTIDAY

**ANCHE IN MARCIA ADERISCE AL
NO MONTI DAY**

**I FERROVIERI CHE PARTECIPANO ALLA
MANIFESTAZIONE SI RITROVERANNO ALLE
ORE 13,00 AL BINARIO 1 DI ROMA TERMINI**

UN TRENO CARICO DI STRESS



**CONVEGNO: Roma, 21 novembre 2012
ore 8,30 – 17,30**

**Sala Congressi, Facoltà di Sociologia,
Via Salaria 113**

**STRESS LAVORO CORRELATO: UNA
RICERCA PSICOFISIOLOGICA SU
MACCHINISTI E CAPITRENO, UN
METODO A DISPOSIZIONE DI TUTTI**

La partecipazione è gratuita con iscrizione obbligatoria. Per motivi organizzativi **l'iscrizione deve effettuarsi entro 19 novembre 2012** presso la sede della rivista inviando una mail con oggetto iscrizione 'Convegno stress 21 novembre 2012 all'indirizzo, redazione@ancorainmarcia.it oppure ai seguenti recapiti: **tel. 055.486838, fax 055-4625985.**

Il convegno è rivolto ai lavoratori di tutti i settori, agli RLS, ai medici competenti, agli psicologi ed agli Operatori della prevenzione.

E' in corso il procedimento per il rilascio degli ECM.

il 20 Novembre

TUTTI A ROMA!

ASSEMBLEA NAZIONALE

promossa dal gruppo

Mobilitazione Generale Ferrovieri

Ritroviamoci tutti i Ferrovieri di qualunque impresa ferroviaria. La situazione necessita di una IMMEDIATA RISPOSTA!

Mentre i sindacati firmaioli hanno definitivamente tradito i lavoratori, le nostre condizioni di vita sono nettamente peggiorate lavorando come un secolo e se non proviamo a cambiare le cose ci ritroveremo a farlo fino a 70 anni!!!

È indispensabile ritrovare la nostra unità e la nostra forza.

Troviamoci assieme a tutto il sindacalismo di base le RSU e i RLS

LA DATA E IL LUOGO DELL'INCONTRO VERRANNO CONFERMATI IN SEGUITO