

**ancora**

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



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

## MORETTI OFFENDE ANCORA I MACCHINISTI



### **... E DISINFORMA IL PARLAMENTO**

*(forse si è acuito lo stress già individuato da Matteoli)*

**"Finalmente si viaggia più sicuri perchè si è rimossa una possibile grave causa di rischio: la distrazione da litigio di coppia tra i due macchinisti..."**

Dall'audizione di Moretti al Senato del 02/02/2010



EDITORIALE

# MA COS'ERA IL COMU?

Capita molto di frequente, quando si parla dei problemi dei macchinisti tra colleghi, che qualcuno, soprattutto i più anziani, dica: "Sì, ma quando c'era il COMU era un'altra cosa"; e chi lo dice, lo fa con passione, con gli occhi sognanti, come al ricordo di un'esperienza mitica, irripetibile, avventurosa... ma comunque appartenente al passato.

Potranno mai tornare tempi come quelli? Chi lo sa... c'è chi ha una visione evolutiva della storia, e quindi è convinto che il passato è passato, e bisogna guardare avanti; c'è chi, come il saggio Qoelet, sostiene che "non c'è niente di nuovo sotto il sole", e che quindi le fasi dell'esistenza abbiano un'andamento ciclico. Chi avrà mai ragione? Forse entrambi? Non è questa la sede per affrontare questioni filosofiche di questa portata.

C'è però un aspetto della storia del COMU che voglio in questo momento sottolineare, perché lo ritengo molto istruttivo. Il macchinista che dice "Sì, ma quando c'era il COMU..." parla oggi come di una realtà a lui esterna, come se lui fosse stato semplice spettatore di un fatto accaduto, i cui protagonisti furono altri. Certo, non si deve dimenticare che il COMU ebbe i propri eroi, che in diverse fasi furono i vari Gallori, Puccioni, Galvani, Pozzo, Sbarra, Ordigoni, Moretti, Nappi, Ermini, Pavesi, Zanoni, Falcone... (non me ne vogliono quelli che non ho citato, ma non volevo fare un elenco troppo lungo).

Ma il COMU non erano loro! Questi personaggi erano sicuramente delle avanguardie, sapevano guardare più in là, avevano una chiara visione della strategia da seguire, ma la loro forza... erano i macchinisti!

Sì, il COMU erano tutti i macchinisti, o almeno la stragrande maggioranza, anche colui che oggi dice "Sì, ma quando c'era il COMU..."

Il COMU ebbe la possibilità di nascere, vivere e crescere, nonché di ottenere dei risultati, perché i macchinisti avevano capito che insieme potevano essere forti, mentre da soli sarebbero stati in balia delle decisioni prese dall'azienda e dai sindacati.

Erano i macchinisti a fare sciopero contro gli accordi firmati dai sindacati, che tutelavano le loro clientele anziché i lavoratori.

Erano i macchinisti a lottare in prima persona contro l'agente unico, l'amianto, le prove freno, il salto del pasto, le camerate dei dormitori.

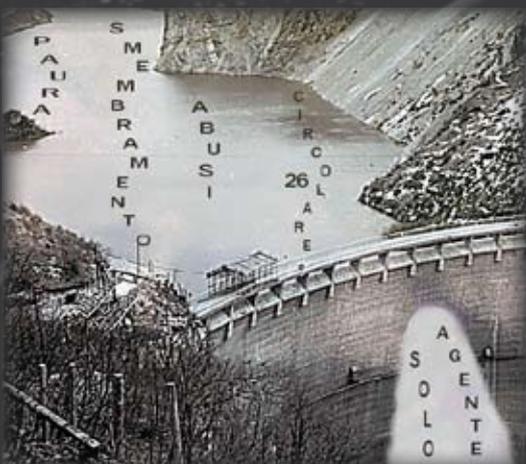
Erano i macchinisti che tutti insieme chiedevano condizioni normative ed economiche migliori, e non si rifugiavano nella gretta ed effimera soluzione della contrattazione individuale, contestando anzi chi riusciva ad ottenere di più, perché lo aveva rubato a qualcuno a cui spettava!

Erano i macchinisti a difendere la graduatoria di assegnazione ai turni, salvaguardandola dall'azienda che già allora avrebbe voluto far avanzare chi si sottometteva, e dai sindacati che avrebbero voluto far andare avanti i loro raccomandati.

Erano i macchinisti che si facevano carico della formazione sia lavorativa che sindacale dei giovani, e lottavano con loro e per loro quando l'azienda tentava di introdurre disparità di trattamento tra giovani e anziani.

Ma allora... ci sarà posto nella storia un nuovo COMU?

Si vedrà... ma intanto già oggi possiamo dire con certezza che la categoria avrà l'opportunità di rialzare la testa, solo se i macchinisti ricominceranno a guardarsi negli occhi, a riconoscersi come parte di uno stesso gruppo, e a camminare insieme.



Chiudiamo la falla!

Se ognuno penserà a salvare se stesso, non ce la farà! Al contrario, ogni volta che dobbiamo prendere una decisione, ricordiamoci del nostro "senno e ponderatezza", e pensiamo che ogni nostra scelta potrebbe avere conseguenze, positive o negative, sui nostri compagni di lavoro, dei quali siamo responsabili, come loro lo sono di noi.

Fernando

## Fila "storta"

*Trent'anni ancora, trent'anni son tanti  
sopra a 'sti ferri dagli assi fumanti  
col sol sulla faccia o al primo imbrunire  
ma sempre da solo, da fido cocchiere!*

*Valeva la pena mio caro maestro  
accettar quel contratto dal nodo capestro?  
per quattro denari alla fine del mese  
la vita tua ne ha fatto le spese  
E quando fra un po' ti faran spolverare  
la schiena a novanta e senza lagnare  
dovrai fare in fretta a passar la ramazza  
ciò piace al "bandito" che imbroglia e intrallazza.  
a me non sta bene però 'sta questione  
di me sopra al "banco" e quegl'altri in poltrone  
con la mano in tasca e quell'altra a scodella  
protesa a carpir "sorel" bustarella.  
Se questa è la vita miei cari maestri  
saran giorni duri nei prossimi lustri  
ma non c'è motivo però di lagnarsi  
perché il macchinista è duro a piegarsi*

Dehghan Tarz (TS)

## SOMMARIO

- 2 **Editoriale**
- 3 **Ultime dall'A.D.**
- 4 e 5 **Mobilità**
- 6 e 7 **Apprendisti**
- 8 **Sulla bozza DM 388**
- 9 **Rubrica tecnica - Minuetto**
- 13 **Notizie in breve**
- 14 **Smantellamento Cargo**
- 15 **Arbitrato del mese**
- 16 **Quesiti**
- 17 **Associazione IN MARCIA**
- 19 **Dagli impianti**



## LE ULTIME DICHIARAZIONI

## MORETTI OFFENDE ANCORA I MACCHINISTI

*In audizione parlamentare: "Agente solo più sicuro, in due litigavano"*

*Al processo Crevalcore disse il contrario. Ha detto la verità ai senatori o al Giudice?*

**L'**avevamo pensato e anche scritto in più occasioni: l'amministratore delegato del Gruppo deve avere qualche problema relazionale con i macchinisti come categoria, perché anche in contesti non pertinenti ci attacca frontalmente, con inspiegabile animosità e ripropone il suo repertorio sulla necessità della riduzione dell'equipaggio di macchina sfornando affermazioni inverosimili e offensive, come quando ci bollò come "corporativi dalla pancia piena" di fronte ad una platea di pendolari. Non risulta che egli, abbia mai attaccato pubblicamente allo stesso modo nessun'altra categoria di ferrovieri. Il 2 febbraio scorso, nell'ambito di una delicata audizione parlamentare sulla strage di Viareggio, tenuta davanti alla Commissione Trasporti del Senato, Moretti ha affermato che con l'agente solo diminuiscono gli incidenti che "... sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti".

Non volevamo credere a quelle parole pronunciate in una sede così prestigiosa e davanti a senatori che, visto il ruolo dell'interlocutore, potrebbero aver creduto ad una affermazione così lontana dal vero. Dobbiamo protestare con forza contro questa così plateale negazione della realtà e formalizzare a quei senatori una secca protesta, fornendo al contrario i dati sull'incidentalità. Noi sappiamo bene sulla nostra pelle che in due abbiamo garantito uno standard complessivamente altissimo nella guida dei treni e nella sicurezza ferroviaria. Ma vogliamo utilizzare un argomento oggettivo per dimostrare l'incoerenza e l'opportunismo di certe dichiarazioni: nel processo per la strage di Crevalcore in cui era imputato, lo stesso Moret-



Dopo la pubblicazione di questa foto in copertina, sul numero di gennaio, alcuni lettori ci hanno chiesto: "ma quale ferroviere metterebbe mai le mani su un respingente?"

ti, durante l'interrogatorio rivendicava la particolarità del sistema ferroviario "che prevede due macchinisti alla guida" arrivando ad affermare che in Inghilterra si verifica il quadruplo degli SPAD rispetto all'Italia perché "noi abbiamo due macchinisti e loro uno". Affermazioni estremamente contraddittorie che non possono essere giustificate in nessun modo. Chissà perché Moretti, interpellato sulla strage di Viareggio devia il discorso dal tema principale e fornisce ai senatori della Repubblica informazioni sbagliate fuorvianti e non veritiere sulla composizione degli equipaggi. Non vi è alcuna traccia nella nostra storia di incidenti dovuti alla presenza di due macchinisti. Al contrario vi sono mi-

gliaia di casi in cui è stato proprio la presenza di due persone vigili ed esperte ad evitare un numero pressoché infinito di incidenti. Ad esempio, tutti i periti incaricati di analizzare la dinamica dell'incidente di Crevalcore, compreso Diana, che di certo non è un "amico" dei macchinisti, affermano perentoriamente che la presenza di due agenti in macchina, supportati da RS+SCMT rappresentano la migliore garanzia possibile per la sicurezza dei convogli. Il fatto di aver ottenuto, grazie alla firma di sindacalisti compiacenti, l'agente solo su alcuni convogli, non lo legittima a disinformare il Parlamento ed offendere i macchinisti.

Forse è l'ansia causata dall'approssimarsi della sua scadenza e le critiche ricevute dall'opinione pubblica hanno acuito lo stato di stress individuato da Matteoli già nei mesi scorsi.

**La Redazione**

## ALCUNE DELLE PRECEDENTI MASSIME SUI MACCHINISTI DEL NOSTRO A.D.

- *"corporativi dalla pancia piena" a un convegno di Legambiente*
- *"soggetti strani" al processo di Crevalcore*
- *"soggetti particolari come dimostrano le pubblicazioni che leggono (Ancora in Marcia n.d.r.)" sempre al processo di Crevalcore*
- *"irresponsabili che affrontano le notti di lavoro senza un riposo adeguato, perchè giocano a calcio, per poi lamentarsi della sicurezza ferroviaria" ancora processo di Crevalcore*

## LE INCREDIBILI PAROLE DI MORETTI SULL'AGENTE SOLO

*(...) Al discorso della sicurezza è legata anche la figura dell'«agente solo», vale a dire il macchinista unico in cabina, che esiste ormai in tutto il mondo e oggi anche in Italia.*

*Da quando tale figura è stata introdotta, si è ridotto il numero degli incidenti ed è stato possibile, paradossalmente, anche conoscere le cause di molti incidenti che prima non si comprendevano. Incidenti che, secondo la letteratura in materia di incidenti aerei, sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti, come può accadere peraltro in qualsiasi ambiente di lavoro.(...)*



**CONTRATTAZIONE** dalla Redazione

# SCIOPERO DELLA MOBILITÀ

*Le OO.SS. hanno chiamato a scioperare per un contratto che lascia perplessi i ferrovieri e in particolare i macchinisti*

**C**olleghi, il 19 febbraio è stato indetto uno sciopero da CGIL, CISL, UIL, FAST, UGL e ORSA per chiedere il famoso Contratto della Mobilità.

I macchinisti negli ultimi tempi hanno scioperato con l'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri e con l'Orsa contro l'accordo del 15/05/09 per rivendicare un orario di lavoro migliore ed il doppio agente che ci è stato sottratto. Non abbiamo chiesto nient'altro che quello perso sin dal CCNL 2003 e successivi accordi. Gli scioperi contro l'accordo del 15/05/09 sono stati scioperi anche contro i SINDACATI CHE NON CI RAPPRESENTANO E CHE ACCETTANO CONTINUAMENTE CONDIZIONI PEGGIORI DI LAVORO SENZA GARANTIRCI UNA DEGNA PROSPETTIVA.

Lo sciopero per il contratto della mobilità li vede di nuovo riuniti: sono divenuti di nuovo affidabili? **Non vogliamo essere presi in giro e ripetere un nuovo 15 maggio con chi non ci rappresenta più!** E' la dimostrazione che ormai nessuna segreteria nazionale di nessun sindacato con questo sciopero della mobilità è in grado di garantire più le nostre rivendicazioni. Per questo lo sciopero del 19 febbraio indetto da tutte le OOSS firmatarie del CCNL 2003 ci ha lasciati perplessi!

Vogliamo ricordare a tutti che i molti scio-

peri sostenuti per la riassunzione di Dante, anche senza le OOSS nazionali contrattuali, hanno avuto un risultati molto positivi. La lotta che ci rappresenta deve essere fatta contro lo smembramento di Trenitalia e le societizzazioni che indeboliranno tutti i ferrovieri. **La clausola sociale, affinché la concorrenza non si faccia tra ferrovieri, non c'è per legge né tantomeno le società di trasporto saranno obbligate a rispettarla:** pertanto chiediamo che i sindacalisti si confrontino con le loro scelte prima con i ferrovieri sull'unitarietà dell'impresa: non accetteremo firme in loro nome senza averci consultati!

Circa 3000 macchinisti, con la rivista in Marcia, hanno già sottoscritto una piattaforma rivendicativa da portare nel CCNL dei ferrovieri a cui i sindacalisti non possono non dare risposta.

Abbiamo perciò forti dubbi per il modo in cui i sindacati stanno conducendo questa trattativa e ci domandiamo:

1. Al di là dei contenuti del contratto, quale sarà la garanzia dell'obbligatorietà di adottarlo da parte di tutte le Imprese? E senza obbligatorietà, dove sta la tutela alla deregolamentazione?
2. Sui contenuti, perché non trapela niente? Perché nessuno dei sindacati chiede ai macchinisti quali migliorie ri-

tengono indispensabili per la loro normativa di lavoro? Perché non ci fanno vedere una piattaforma rivendicativa?

3. Che garanzia abbiamo che questo contratto non si riveli una bufala come quello del 2003, quando in cambio di un contratto per tutti, che poi non fu tant'è che dopo 7 anni siamo al punto di prima, ci imposero sacrifici e perdite normative ed economiche?
4. Che garanzie abbiamo che nel contratto di primo livello vengano inserite tutele fondamentali su orario e retribuzione, evitando così che si apra la concorrenza con 200 diversissimi contratti di 2° livello?
5. Perché i sindacati intanto continuano a firmare accordi contrattuali al di fuori del Contratto della Mobilità, come quello della Cargo Nord, come quello dell'agente solo di FS e altri?
6. Perché i sindacati intanto firmano cessioni di ramo d'azienda come nel caso TLN della Lombardia, senza dare garanzie ai lavoratori interessati?
7. Perché i sindacati intanto non pretendono che ci vengano pagati i premi di risultato degli anni passati, che ci spettano? Intendono forse farceli avere, ma in cambio di ulteriori concessioni all'azienda?

Non avremo preoccupazioni di incalzare tutti coloro che ci rimano contro, abbiamo dato abbastanza e cercheremo di invertire questa tendenza del "solo dare" con tutte le nostre forze. Cercheremo di rimanere uniti anche se vorranno dividerci perché da perdere non abbiamo più nulla ma da riconquistare sì...

**ANSA**

## FIT CISL; LIBERALIZZAZIONE, È GIUNGLA SU CONTRATTI

*Luciano: 28 imprese attive, chiarire norme su sicurezza e lavoro*

ROMA, 26 GEN - «Sono 28 le imprese ferroviarie in possesso di licenza e titolari del certificato di sicurezza, sul totale di 46 aziende riconosciute, che svolgono servizio sulla rete nazionale gestita da Rfi - scrive il segretario generale aggiunto Giovanni Luciano, in una lettera al ministro dei Trasporti Altero Matteoli, ai presidenti delle commissioni Trasporti di Camera e Senato e al direttore dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria Alberto Chiovelli. «Tutte peraltro presentano condizioni di impiego di macchinisti e personale di scorta differenti tra loro. Non esiste una norma che obblighi le aziende ad applicare il contratto nazionale di riferimento delle attività ferroviarie, ciò dà luogo - sostiene Luciano - a una sorta di 'giungla normativa' poiché di volta in volta le diverse società fanno ricorso al contratto degli autoferrottranvieri ma con normative create ad hoc in ogni azienda vista l'assenza di codifica in un articolato di riferimento nazionale,

al contratto della logistica, o a nessun contratto collettivo, bensì a accordi individuali ispirati ai contratti nazionali o addirittura, è il caso della nascente Ntv, al contratto del commercio, che non prevede, come è ovvio, figure professionali di tipo ferroviario a partire da quella del macchinista». La Fit sollecita quindi Matteoli ad intervenire per rendere concreta la clausola sociale nel settore del trasporto ferroviario, chiedendo esplicitamente al ministro nella lettera: «Secondo Lei un macchinista che guida da solo in un locomotore non comunicato con il materiale rimorchiato per dieci ore al giorno non è un rischio implicito per il macchinista stesso e per i viaggiatori trasportati?». E quanto accade sui treni delle ferrovie tedesche e austriache che circolano già da settimane in Italia sulla linea Brennero-Verona-Bologna in partnership con le Ferrovie Nord Milano, anche in virtù della rinuncia a questo tipo di servizio da parte delle Fs». (ANSA).

## “LIBERALIZZAZIONI: REGOLE DOPO CHE I BUOI SONO SCAPPATI!”

**N**on posso evitare di riflettere amaramente sul fatto che sin dal 1999 si era posto con forza il tema della "clausola sociale vincolante per legge" e che su questo tema i sindacati confederali non diedero segno di grande sensibilità, affermando che il "contratto delle attività ferroviarie", allora ancora da venire, sarebbe stato il "naturale" riferimento per tutti gli altri contratti del comparto e che si sarebbe imposto con la contrattazione azienda per azienda. La storia ci ha insegnato che non è stato così: le Imprese di Trasporto si sono tenute le "mani libere" per adottare i contratti che mettesero meglio i lavoratori in concorrenza tra loro... e i sindacati le hanno assecondate. Se fossimo stati più compatti in quella fase, 10 anni fa, ora non saremmo qui a raccogliere i cocci di uno spezzatino senza fine e senza regole.

**R. De Paolis (PR)**

VERSANO UN NUOVO CCNL di M. Mariani (MI)

# CONTRATTO DELLA MOBILITÀ

Riferimento vero per tutte le imprese o contenitore per contratti aziendali diversissimi?

I sindacati firmatari del Contratto stanno portando avanti la vertenza per il Contratto della Mobilità, il tanto agognato contratto che dovrebbe costituire da riferimento per tutte le imprese ferroviarie, riducendo così il fenomeno del dumping. Credo che tutti i ferrovieri di FS sarebbero ben contenti se tutto ciò si realizzasse, cioè se tutte le imprese adottassero il medesimo contratto, perché questo fatto costituirebbe una notevole garanzia, nessuno si sentirebbe più rinfacciare il solito "voi costate più degli altri", perché il costo del lavoro risulterebbe uniforme ovunque.

Ma la faccenda presenta purtroppo molti aspetti preoccupanti, che è bene citare, perché tutti possano avere un quadro chiaro della situazione.

Innanzitutto ricordiamo che già il CCNL del 2003 ci fu spacciato come contratto di tutte le imprese ferroviarie, e quindi, secondo le parole dei suoi firmatari, i sacrifici che comportava per i ferrovieri sarebbero stati ricompensati dalla fine della concorrenza basata sul costo del lavoro. **Questo fu un imbroglio bello e buono:** in assenza di un obbligo legislativo all'adozione di quel Contratto, la c. d. "Clausola Sociale", praticamente nessuna altra impresa ferroviaria adottò il nostro CCNL, perché risultava più conveniente utilizzare i più svariati contratti, creando una situazione di assoluta deregolamentazione e confusione. Intanto, i ferrovieri subivano i peggioramenti introdotti.

Oggi siamo di nuovo punto e a capo. Si sta discutendo di un nuovo contratto, dal nome altisonante di "Contratto della Mobilità", ma al di là dei proclami e degli impegni presi solo a parole, che garanzia avremo che tutte le imprese lo adotteranno?

O invece ci chiederanno ulteriori sacrifici, in attesa di benefici che arriveranno, se mai arriveranno, in un futuro remoto? Intanto sono 7 anni che subiamo il CCNL del 2003...

Ma la preoccupazione più grande è che si arrivi invece alla sottoscrizione di un Contratto unico, con manifesti e striscioni di vittoria da parte dei sindacati, per rendersi poi conto che trattasi invece solamente di una "scatola vuota", di un nome e basta. Le ultime notizie che sono giunte dai tavoli delle trattative, infatti, parlano di un'intesa su un contratto "mantello", dai contenuti generici, contenente solo alcuni riferimenti generali sulla durata, sulle relazioni industriali, sulle retribuzioni tabellari e poco altro, lasciando poi alle singole imprese la possibilità di stipulare contratti aziendali diversissimi, con orari di lavoro e

retribuzioni assolutamente diverse, azienda per azienda. Avremmo così che tutte le imprese adottano lo stesso contratto, il Contratto della Mobilità, ma nella pratica le differenze di stipendi e di orari di lavoro resterebbero abissali; e allora, a chi in anni di lotte ha ottenuto di più, aziende e sindacati chiederebbero ancora sacrifici?

**Insomma, si alle lotte per chiedere regole uguali per tutti, ma no alle prese in giro!**

Questo è il messaggio che dobbiamo mandare a chi sta trattando per noi. Siccome poi, appunto, sta trattando per noi, ricordiamo a questi soggetti che ogni accordo, prima di essere ratificato, e non dopo, deve essere approvato dai lavoratori, che sono quelli che poi... i contratti li vivono!

## TLN confronta i CCNL vigenti nel "Ferro"

Dalle slide sulle linee guida della nuova TLN presentate alle organizzazioni sindacali, in via confidenziale (?), a Milano il 10 febbraio 2010.

Nella sezione relativa alla produttività troviamo il confronto fra i CCNL dei ferrovieri provenienti da Trenitalia e quelli provenienti da FNM (nel grafico riportiamo tale comparazione per il P.d.M.). Queste tabelle sono precedute da un cappello sul nuovo contratto della mobilità che "deve accrescere i livelli di competitività, di flessibilità, di efficienza e di produttività esistenti" e "non deve comportare un costo complessivo superiore a quello che avrebbe comportato il tradizionale rinnovo contrattuale"...

G. Cardinale (BO)

Elementi di Piano Industriale e linee guida strategiche

Produttività

### Raffronto tra i CCNL dei due Rami Operativi: personale di macchina (1/2).

	CCNL AUTOFERROTRANVIARI	CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE	NOTE
Orario di lavoro	39h/settimana	36h/settimana	32/44h (+/- pm pv)
Multiperiodale	17 settimane	1 mese	banca ore
Articolazione orario settimanale	5/6 gg	6 gg	-
Impegno max giornaliero	13h/giorno	10h/giorno	Max 7h dalle 0h00 alle 5h00 Max 7h solo A o R e RFR Max 7h solo A/R
Limite di condotta giornaliera		Agente solo 4h; Agente unico 3h 30min A/R	
Riposi giornalieri	10h/giorno in residenza 8h RFR (7h in casi particolari)	16h/giorno in residenza Min 6h-max 9h fuori residenza	Termine nella fascia 0h00-5h00: da 18 a 22h
Riposo minimo settimanale	34h/settimana	58 ore medie pari a 3.538 annue	
Ferie	25gg	25gg	
Festività (articolaz. su 5 gg)	3gg	4gg	
Permessi	0gg	3gg	
Sostituzione agente	Non previsto	Dopo 2h prestazione program. e 1h oltre limiti prestaz. max giornaliera	
Servizio notturno	Non previsto	0h00-5h00	
Maggiorazione notturna	22h00-5h00	22h00-6h00	
Limitazione settimanale	Non previsto	2 tra due riposi	
Limitazione mensile	Non previsto	10 mensili	
Limitazione annua	Non previsto	80 per anno	
Pause	Non previsto	30min fasce: 11h-15h / 18h-22h (Pausa pasto)	

TLN

40

Elementi di Piano Industriale e linee guida strategiche

Produttività

### Raffronto tra i CCNL dei due Rami Operativi: personale di macchina (2/2).

	CCNL AUTOFERROTRANVIARI	CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE	NOTE
Doppio agente Serv. Metropolitan	no	no	-
Impegno massimo giornaliero	13h	10h Agente solo 8h 30min Agente unico 8,0h	7h RFR (solo A/R) Agente unico-intervallo dalle 0h00-5h00
Regime di orario plurisettimanale	si	si	-
Nastro (distanza tra inizio e termine della prestazione giornaliera)	13h	13h	-
Durata minima riposo giornaliero in residenza	10h	16h 11h tra due servizi nella fascia oraria 16-22	-
Durata minima riposo giornaliero fuori residenza	7h	6h (max 9h)	-

TLN

41



## APPRENDISTI

# SOSTENIAMO GLI APPRENDISTI!

*L'appello della rivista a sostenere i colleghi non confermati*

**C**olleghi, sono già numerosi i macchinisti e capitreno apprendisti che non sono stati confermati. Questi ragazzi sono prima stati sfruttati, utilizzati ad agente unico ed agente solo come lavoratori esperti, ma pagati di meno, ed ora vengono lasciati a casa senza motivazione! LICENZIAMENTI MIRATI. Al convegno

sull'apprendistato tenutosi a Milano il Prof. Alleva è stato chiaro: se sei in contratto di apprendistato, ma vieni utilizzato da esperto, puoi ricorrere contro il datore di lavoro, per ottenere il riconoscimento come lavoratore a tempo indeterminato dal primo giorno in cui hai lavorato ad agente unico o agente solo! Oggi, ognuno degli apprendisti la-

sciati a casa si è messo in mano a un avvocato, patrocinato da un'Organizzazione Sindacale. Noi non contestiamo questa scelta, che riteniamo invece positiva, e sicuramente da portare avanti. Ma non basta. Come già accaduto ad esempio per i licenziati di Report, i sindacati cercheranno delle soluzioni di compromesso, magari per alcuni e non per tutti, ma non contesteranno l'accordo sull'apprendistato che prevede l'agente unico dopo 8 mesi per i capitreno, e dopo 20 per i macchinisti, firmato dagli stessi sindacati! E se questa soluzione di compromesso non riusciranno a trovarla... come nel caso di Report lasceranno i licenziati al loro destino!

Noi non possiamo accettare tutto questo. Come ferrovieri, non possiamo permettere che questi ragazzi vengano abbandonati!

Invitiamo quindi tutti gli apprendisti non confermati, e tutti i colleghi che hanno intenzione di sostenerli nella battaglia per la riassunzione, a incontrarci tutti insieme

**La Redazione**

## Il giorno 19 marzo Presso la sala DLF di Firenze SMN

In una riunione che si terrà a parte nel giorno del convegno sulle Ferrovie

- Per confrontarci sulla linea strategica legale con il Prof. Alleva, disponibile a fare da collegamento anche per i legali dei singoli ragazzi
- Per unificare tutte queste singole cause, che costituiscono in realtà un'unica grande vertenza
- Per decidere insieme altri tipi di iniziative di mobilitazione, da portare avanti a livello nazionale

**APPRENDISTI dai colleghi bolognesi**

## UNA COLLEGA LICENZIATA

*Campagna di solidarietà verso la nostra giovane collega Silvia a cui l'Azienda ha comunicato che non intende rinnovare il contratto*

**U**na ragazza 4 anni fa è stata assunta con contratto di apprendistato.

Quella ragazza è stata formata, per 4 anni, ed ha ottenuto tutte le abilitazioni necessarie per fare il suo lavoro, nei tempi previsti dal contratto.

Quella ragazza ha lavorato, per 4 anni, sui treni della divisione passeggeri, non sottraendosi a quello che ciò significa (notte, domeniche e festivi al lavoro).

Quella ragazza **ha subito tre infortuni, due dei quali dovuti ad aggressioni a bordo treno**. Uno di questi episodi le ha provocato un trauma cranico, ed un lungo processo ancora in corso contro un esponente di una famiglia malavitosissima.

Quella ragazza non ha mai avuto contestazioni disciplinari.

Quella ragazza, alla fine dei quattro anni di lavoro, si è vista recedere il suo contratto di apprendistato. Cioè, non lavora più con noi.

**In questi quattro anni, la nostra Azienda ha ottenuto notevoli agevolazioni retributive e contributive attraverso il contratto di apprendistato** di quella ragazza e di tutti gli altri ragazzi assunti come lei con quel tipo di contratto,

che prevede un cospicuo finanziamento dell'Unione Europea.

Noi crediamo ci sia qualcosa di insano in quello che è successo, di profondamente ingiusto e scorretto, nei confronti di quella ragazza e nei confronti di tutti gli apprendisti che lavorano con noi da anni, ai quali ancora non è stato fatto firmare il tempo indeterminato ed in questo momento si trovano in una condizione di incertezza e di paura ancora più forti dopo il recesso di quella ragazza.

Che fare? Che dire? Come RSU, come lavoratori, chiediamo con forza all'Azienda chiarimenti in merito a quanto accaduto.

Inoltre esprimiamo alla nostra collega la nostra solidarietà, il nostro affetto più profondo, la nostra indignazione ed il nostro rammarico nel non averla più con noi. Questo lo dobbiamo e lo possiamo fare. Tutti insieme. Perché quest'atto insano non rimanga sepolto dall'indifferenza e dai problemi quotidiani che dobbiamo tutti affrontare.

**Silvia, siamo tutti con te.**

## UN PERIODO DI PROVA LUNGO 4 ANNI

**U**n tempo il periodo "in prova" durava 6 mesi.

Oggi è, ai fatti, di 4 anni. E poi? **NESSUNA GARANZIA!!!**

Noi colleghi, apprendisti capitreno e macchinisti, non sono stati confermati. hanno perso il lavoro!!! Perché? Nessuna motivazione addotta dall'azienda. forse, troppo rispettosi delle norme e dei regolamenti?

Di sicuro questo è l'ennesima manifestazione di arroganza che non trova giustificazione.

Questi erano..... sono nostri colleghi. hanno lavorato con noi, fianco a fianco, per quattro anni e, di fatto, sono stati licenziati! È un fatto gravissimo!!!

Inammissibile se pensiamo, ad esempio, al capotreno Silvia Pavone (Bologna), vittima di un grave infortunio causato da un'aggressione in treno!!! A loro la nostra solidarietà e le nostre scuse per non essere riusciti ad impedire questa stortura.

**A. Corvino (BO)**



## APPRENDISTI

## LA LETTERA APERTA DI FABRIZIO

*Fabrizio Citi, macchinista e apprendista non confermato di Pisa, lascia un messaggio alle persone che è costretto a chiamare "ex-colleghi"*

**C**'ho pensato un po' oggi.. e sono giunto alla conclusione che non si può attendere con le mani in mano! Non tanto per me, io sono un ottimista di natura e so che al mondo c'è di peggio che perdere un lavoro da 1800 € al mese, ma per un monte di altre ragioni: come il rispetto dei diritti che in anni e anni di dure lotte i lavoratori si sono conquistati e che negli ultimi tempi degli EX SINDACALISTI ci si sono puliti il culo!

Io non sono a conoscenza di cosa sia successo agli altri 11 colleghi ai quali non è stato rinnovato il contratto, salvo la collega della PAX di Bologna (e se posso aggiungere è una delle cose più aberranti che possono esserci nel mondo del lavoro), ma quali che siano le ragioni dobbiamo lottare per evitare che quel briciolo di dignità di lavoratori che ci è rimasta venga spazzata via una volta per tutte e per evitare che alcune mele marce possano decidere del bello o del cattivo tempo a loro piacimento schiacciandoci come se non fossimo altro che formiche.

Minacce, ricatti, offese, trattamenti "particolari" e l'arroganza di determinate persone hanno fatto sì che in me scattasse qualcosa che mi ha spinto ad agire come ho agito. Protestare contro un sistema che non tiene alle persone, alla loro salute, alla loro sicurezza, alla loro integrità morale, perché viviamo in un mondo dove per due spiccioli in più c'è chi venderebbe anche la madre.. e questo lo fanno molto bene i Padroni. Io il 18 aprile compio 24 anni quindi non posso ragionare come chi di anni ne ha il doppio o anche di più, c'è chi mi dice che sono stato avventato, che potevo aspettare, che per 4 anni sa-

rei dovuto stare tranquillo, che non è un'epoca di idealismi, che ogni tanto avrei dovuto ingoiare e stare zitto... magari tra vent'anni troverò che avessero ragione, ma adesso sono più che contento di aver agito così. Io mi sento in pace con me stesso e posso camminare a testa alta, so che, se pur in minima parte, ho dato il mio piccolo contributo per cercare di migliorare la nostra situazione e soprattutto so che se non c'avessi provato ora, a 23 anni, più avanti mi sarei sentito come se m'avessero ammazzato poco alla volta dall'interno senza che io muovessi foglia.

Mi rivolgo a tutti i ferrovieri ma in particolar modo a chi come me è giovane e vuole un futuro migliore per se stesso: non fatevi prendere per il culo! Finché sono poche pecore nere, tipo me, l'azienda agisce bene... ne fa fuori un paio e tutti gli altri si abbassano e probabilmente guarderanno anche male chi è stato colpito. Ma se siamo in tanti, se siamo tutti e se siamo UNITI abbiamo una forza che loro non si aspettano e che non sono in grado di gestire e saremo davvero capaci di migliorare quelle che sono le nostre condizioni di vita.

Il mio è solo uno sfogo (capitemi... mi gireranno i "cosiddetti"... non è un attacco nei confronti dell'azienda, alla quale porto il massimo rispetto e che in 4 anni mi ha premesso di realizzarmi in più campi e di avere le mie piccole soddisfazioni, e non è un attacco nemmeno ai miei colleghi, i quali spero comprendano le ragioni per le quali ho scritto questa lettera e se c'è qualcuno che si è sentito offeso.. mi dispiace. Sono stati 4 anni che mi hanno fatto

crescere e che mi hanno permesso di conoscere persone fantastiche: chi ha la passione di viaggiare, chi conosce un sacco di lingue, chi ha una cultura da far impallidire anche Piero Angela, chi è un padre o una madre al quale si illuminano gli occhi al solo pensare ai propri figli e poi ci sono i musicisti e grandi ascoltatori di musica ai quali va un abbraccio particolare perché condividiamo la stessa grande passione. Ai ragazzi dell'OrSA che in questo periodo mi sono stati più vicini che mai, vi dico Grazie, perché non mi sono mai sentito abbandonato e perché la passione e l'impegno che mettete ogni giorno in quello che fate è davvero invidiabile.

Bene dopo tutte queste smancerie (il primo che singhiozza farà i conti con me!!) saluto tutti voi che avete avuto la pazienza di leggere quanto sopra e vi dico che io non mi arrendo qui e continuerò a lottare per tornare a lavoro con voi!

A presto

**Fabrizio Citi (PI)**

### “CONTRATTI NON CONFERMATI” O “LICENZIAMENTI MIRATI”?

Una lettera che vale la pena leggere con attenzione.

Lascia un segno forte, di quello che ha fatto, di quello che è stato, di ciò per cui nonostante apprendista, ha avuto il coraggio di lottare di ribellarsi all'annientamento dei diritti. Soprattutto difendendo con la sua caparbieta la dignità dei lavoratori!!! L'invito accorato a dare il proprio contributo per un lavoro dignitoso e rispettoso dei diritti non è solo per i giovani, ma cerca anche quelli (ne sono davvero tanti in ferrovia) che non si sono mai sentiti giovani o sono divenuti vecchi di colpo ed hanno abbracciato l'idea che la felicità sta dentro un portafoglio, ma non hanno capito che con il denaro puoi comprare praticamente tutto, tranne quello a cui si è rinunciato per vederlo pieno; è il controvalore della dignità perduta e misura il prezzo di una vendita irreversibile.



Francesco Chiapperrini



**AGENTE SOLO** di G. Grillo (TO)

## PRONTO SOCCORSO A BORDO TRENO

*Lettera degli RLS di Trenitalia del Piemonte alle istituzioni*

Ill.mo Presidente della Repubblica Italiana  
Ill.mi Ministri della Repubblica Italiana  
Pc OO.SS.

Sono uno dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) che nel luglio 2009 hanno scritto la lettera in allegato al Presidente della Repubblica e ad altri Rappresentanti delle Istituzioni italiane.

La lettera evidenzia alcune "criticità", riguardo all'Organizzazione del Lavoro dei treni condotti con un "Macchinista Unico/Solo". A fine luglio 2009 un ufficio del Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica ha informato gli RLS di aver sottoposto la loro lettera ai Ministeri dell'Infrastruttura e Trasporti; del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali. Nell'ottobre 2009 gli RLS ricevono la lettera allegata da un Dirigente del Ministero del Lavoro.

La lettera suddetta termina così:  
"In particolare, ogni valutazione relativa alla ricaduta (che nella nota inoltrata al Presidente della Repubblica) in termini prevenzionistici della scelta dell'azienda di passare dal "Doppio macchinista" al "Macchinista Unico" non potrà che essere effettuata una volta completata la definizione del mutato quadro normativo".

Per sapere quale sia il "quadro normativo" da armonizzare, cui fa riferimento il Dirigente del Ministero del Lavoro, è necessario leggere la lettera in allegato.

La bozza del Decreto in allegato, sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario del DM 388/03 in materia di pronto soccorso aziendale, a modesto parere di un Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, va CONTRO IL PRINCIPIO DELL'ADEMPIMENTO DATORIALE DELL'OBBLIGO DI SICUREZZA DELLA PRESTAZIONE DI LAVORO (Cassazione Sezioni Unite n. 5163/09).

I macchinisti e i capotreno con tantissimi viaggiatori a bordo SONO LAVORATORI ISOLATI? E il treno non è un'unità produttiva?

Come si fa a pensare che il treno sia un "Luogo isolato dall'unità produttiva", quando il core business aziendale è proprio il trasporto di persone è cose?

Come RLS resto inoltre "sbigottito", per usare un eufemismo, leggendo le proposte emendative della conferenza delle regioni e delle province, riguardo all'applicazione del pronto soccorso aziendale in ambito ferro-

viario.

SI VUOLE "FORZARE" IL PRINCIPIO COSTITUZIONALE DELLA TUTELA DELLA SALUTE PER GLI OPERATORI A BORDO TRENO?

E' PARADOSSALE CHE IL LEGISLATORE RIDUCA I LIVELLI DI TUTELA AD ALCUNI PRESTATORI DI LAVORO, NELLA FATTISPECIE AI MACCHINISTI UNICI/SOLI CAPACI DI CONDURRE IL TRENO!

Se un "Macchinista Unico/Solo" durante la condotta del treno fosse colto da malore improvviso in una galleria, su un viadotto, su linee ferroviarie inaccessibili alle auto ecc, come verrebbe soccorso e in quanto tempo? Se ci fosse la concomitanza del malore del "Macchinista Unico/Solo" e del malore di qualche viaggiatore in tali circostanze come si organizza il soccorso?

Se ci fosse la concomitanza del malore del "Macchinista Unico/Solo" e un'avaria alla locomotiva in galleria, su un viadotto ecc, il capotreno che non sa né condurre il treno né operare sul Mezzo di Trazione, come "gestirebbe" il tutto e magari anche eventuali crisi di panico dei viaggiatori?

TALI DOMANDE NON POSSONO ESSERE PIU' INEVASE.

In Piemonte come RLS si è iniziato una "Battaglia di Civiltà" CONTRO I SERVIZI AD AGENTE UNICO, denunciando il tutto alle Procure della Repubblica e alle ASL di competenza.

La relazione dell'ASL di Alessandria in allegato E' MOTIVO DI SODDISFAZIONE PER GLI RLS.

Sono anni che si lavora su ciò, per far capire a Trenitalia che L'EQUIPAGGIO POLIFUNZIONALE sia la soluzione più giusta per la sicurezza sui treni in generale.

L'equipaggio polifunzionale è quell'ACCORGIAMENTO ORGANIZZATIVO di cui parlò il Procuratore Beniamino Deidda ad Urbino nel 2007, in occasione della presentazione della relazione sul pronto soccorso per gli operatori a bordo treno.

A proposito del pronto soccorso il comma 1 dell'art. 45 del DLgs 81/08 impone GIÀ al Datore di Lavoro delle "prescrizioni".

L'art. 45/1 del DLgs 81/08 non deve aspettare l'emanazione di appositi decreti: riveste già un carattere cogente cioè vincolante.

Il Datore di Lavoro conosce già la natura dell'attività dei servizi ad AU/AS.....visto che LUI l'ha "Organizzata". I provvedimenti necessari che ha preso SONO ADEGUATI PER GARANTIRE LA "TEMPESTIVITA' DEL PRIMO SOCCORSO"?

Visto le esercitazioni di soccorso sanitario per il malore del macchinista Unico/Solo che il Datore di Lavoro UNILATERALMENTE ha preparato con cura giorni prima che si effettuassero, si evidenzia che la tempestività del primo soccorso sia stata .....Poco Tempestiva....considerando che la realtà è molto diversa rispetto a simulazioni preparate.

Per quanto su esposto il sottoscritto Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (DLgs 81/08), a nome dei tanti colleghi ferrovieri - Operatori a bordo treno - chiede al Presidente della Repubblica e ai Ministri competenti in indirizzo un accurato riesame del Decreto attuativo di cui all'articolo 45/3 del DLgs 81/08.

GLI OPERATORI A BORDO TRENO ED I LORO RAPPRESENTANTI CREDONO NELLA CERTEZZA DEL DIRITTO! LA LORO SALUTE E SICUREZZA E QUELLA DEI VIAGGIATORI.....VIAGGIANO SULLO STESSO TRENO.

Cordiali saluti

Ps

L'esigenza di avere un unico macchinista alla condotta del treno è dettata dalla necessità di avere più concorrenza?

Di dare alle Imprese Ferroviarie, sia pubbliche che private, più competitività?

Le regole della concorrenza e della competitività possono "Forzare" Diritti inalienabili e indisponibili?

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

## IL "RISCHIO" SI STA MANIFESTANDO

IN LOMBARDIA E IN PIEMONTE IL 12 E IL 13 FEBBRAIO 2010 DEI "MACCHINISTI UNICI/SOLI" HANNO AVVERTITO UN MALORE ALLA CONDOTTA DEL PROPRIO TRENO.

Un macchinista Unico/Solo è stato colto da malore nella stazione di Candiolo (TO). Il treno era partito da Torino PN alle 7.15 per Pinerolo. Il giovane collega macchinista è riuscito a chiamare il capotreno di Candiolo per chiamare subito il 118. E' arrivata l'ambulanza in stazione. Il giovane collega è stato portato all'ospedale, ma dovrebbe stare bene...

Il treno è stato fermo in stazione aspettando un altro macchinista per condurlo...

Se il malore del macchinista Unico/Solo si fosse verificato in qualche galleria, viadotto, su linee ferroviarie lontano dalla strada?

Il problema è serio. Le Imprese Ferroviarie continuano a far condurre i treni da un Unico/Solo macchinista, nonostante la "potenziale pericolosità" di tale Organizzazione del Lavoro!!!

# **RUBRICA TECNICA**

# **RUBRICA TECNICA**

**RUBRICA TECNICA**

# **RUBRICA TECNICA**



## AGENTE SOLO

# INTEGRAZIONE ALLA VERTENZA

*L'Or.S.A. rinnova le procedure di raffreddamento integrando due importanti questioni*

La vertenza contro l'accordo del 15 maggio 2009 è seguita con attenzione dai macchinisti e lo dimostrano i numeri degli scioperi. Da parte aziendale abbiamo assistito a un inasprimento della lotta con gli oltre 1000 giorni di sospensione irrogati ai lavoratori che hanno rifiutato l'agente solo. Lavoratori che con l'appoggio dell'Or.S.A. hanno chiamato in causa l'azienda.

Ora apprendiamo con piacere l'inserimento nella vertenza di due problematiche che la rivista segue con molta attenzione:

- la mancata riconferma degli appren-

disti già professionalizzati

- l'abolizione *de facto* della circ. 25/81 per l'assegnazione ai turni AV

Come redazione non possiamo che appoggiare questa linea, frutto, secondo noi, dell'ottima spinta che questa organizzazione sta ricevendo dal personale.

Ma attenzione, come è scontato rimarcare, su questo terreno non sono ammessi passi falsi perchè la credibilità di un sindacato si costruisce proprio con la continuità della sua azione.

**La Redazione**

### RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

Un collega, in una lettera inviata alla redazione, esprime il proprio disaccordo sui contenuti dell'articolo "Rien ne va plus" di P. Flamini, uscito sul N°2/2010 di Ancora In Marcia, portando come esempio la trattativa turni che si è svolta a Genova. La pubblichiamo volentieri (assieme a quella del collega di Bologna a pag 19), perchè riteniamo che il confronto e il dibattito siano sempre positivi e molto utili, soprattutto quando hanno per oggetto un tema di così grande importanza per i macchinisti, come quello dell'equipaggio macchina, che ha subito un duro attacco con l'introduzione dell'agente solo.

*Spettabile redazione vorrei, dopo aver letto quell'articolo stupendo del collega Flamini, chiarire alcuni punti; mi chiamo Altobelli Mauro faccio il macchinista e presto servizio presso ITR di Genova Brignole inteso servizio attivo cioè mi alzo alle 4.00 faccio le 8ore e mezza ad agente solo etc... e pensate l'anomalia: son iscritto alla FILT CGIL. Leggendo l'articolo vorrei ricordare al collega e a voi che pubblicate che anche a Genova abbiamo fatto le assemblee e da queste è emerso la volontà da parte del personale di non concordare i turni. Pensate incredibile che le mignotte si sono attenute al volere dei lavoratori e i turni sono quelli aziendali!!! Con questo vorrei solo ricordarvi che peccare di "ubris" non vi fa onore e soprattutto insultare gli stessi colleghi che giornalmente tirano la cariola come voi solo per il fatto che vedono le cose in modo leggermente diverso e sottolineo leggermente da voi. Capisco che ci possano essere un mare di perplessità sull'accordo Agente solo e non pensate che anche noi, non le abbiamo espresse, però se mi permettete il collega Flamini prima di dare della mignotta alle persone, (perchè il sindacato e fatto da persone) si informi magari su quello che le mignotte in questione hanno fatto per i lavoratori e vi garantisco che scoprirebbe cose molto interessanti, nella fattispecie per esempio sulla mia persona che, nel 1984 per difendere le linee sindacali e i miei colleghi ci ha rimesso il posto! Comunque agurandomi di non avervi annoiato con queste amenità vi porgo i miei più cari e distinti saluti e... buon lavoro.*

**Altobelli Mauro (GE)**

## Giorgio Cremaschi: "Col processo breve amnistia generalizzata per i morti sul lavoro"

Giorgio Cremaschi segretario nazionale della Fiom-Cgil e responsabile per il settore della salute e sicurezza ha rilasciato la seguente dichiarazione:



"La legge sul processo breve varata ieri dal Senato rappresenta un'amnistia generalizzata per tutte le incriminazioni per gli omicidi sul lavoro. Il testo della legge cancella tutti i processi per gli infortuni mortali avvenuti entro il 2006. Sono esclusi da questa misura solo i processi ThyssenKrupp ed Eternit perchè in quel caso le incriminazioni avvengono per reati con pena superiore a 10 anni."

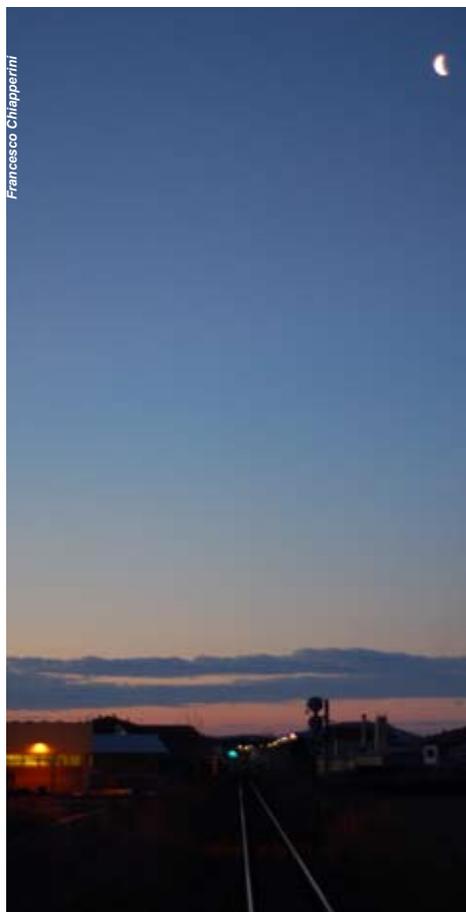
"Tutte le morti sul lavoro ove ci sono state incriminazioni per omicidio colposo verso dirigenti e responsabili aziendali, sono invece nei fatti cancellate. E' una legge tremenda e scandalosa, a soluzione preventiva e vergognosa per la strage continua che c'è nei luoghi di lavoro. Chiediamo, assieme ai familiari delle centinaia di vittime sul lavoro, che vogliono giustizia in Tribunale, che la Camera fermi questa legge. Ci rivolgiamo in ogni caso al Presidente della Repubblica perchè intervenga per fermare questo scempio della giustizia."

**Fiom nazionale**

## SPARIRANNO TURNI, DISPONIBILITÀ E 303?

È datato 13 maggio 2009 il comunicato stampa ([http://www.ivu.de/files/iver/ivu/files/PM\\_Trenitalia\\_def2114.pdf](http://www.ivu.de/files/iver/ivu/files/PM_Trenitalia_def2114.pdf)) con il quale la IVU Traffic Technologies AG rende nota l'assegnazione del mandato di introdurre su tutto il territorio nazionale il sistema "IVU.rail.crew", sistema informatizzato per la pianificazione dei turni e della rotazione del personale viaggiante, il cui obiettivo principale consiste nell'ottimizzare i turni e il c.d. 'rostering' - disporre risorse soggette a vincoli all'interno di slot temporali, cercando di trovare un'allocatione ammissibile delle risorse o di minimizzare una funzione obiettivo.

Il completamento del progetto, che avverrà prima del 2011, comporterà principalmente la fine dei turni così come li conosciamo; il turno verrà assegnato personalmente, sarà quindi nominativo. Ciò potrebbe comportare essenzialmente la saturazione dell'orario di lavoro, l'abolizione definitiva della Circ. 25/81 e della disponibilità, l'abolizione della contrattazione turni e la soppressione degli uffici di distribuzione.



## ASSEGNAZIONE AI TURNI AV

**P**unto a - nota id : 2009 TRNITCORP del 11/12/2009

La valutazione è realizzata durante gli affiancamenti (scorte), esercitazioni al SIDAC, aggiornamenti professionali e in tutte le altre occasioni in cui si registrano verifiche di una o più competenze. ....45 punti.

Ma tutor e capi vari non ci avevano sempre assicurato che il SIDAC ed i test non sarebbero stati usati per valutarci?

A proposito di valutazione quanto vale quel che dicono tutor & C. ?



**SMANTELLAMENTO CARGO** dal Comitato lavoratori Cargo Sicilia

# LETTERA APERTA AI PARLAMENTARI SICILIANI

*Nel silenzio... chiudono impianti merci della divisione Cargo Trenitalia*

**S**iamo un gruppo di lavoratori di Trenitalia della divisione Cargo in Sicilia e Le scriviamo per comunicarle le ragioni che, da mesi ormai, sono di seria e fondata preoccupazione per la qualità e l'esistenza stessa del nostro lavoro.

**Assistiamo giornalmente ad un allarmante calo della produzione, ad una progressiva dismissione degli impianti e ad una drastica riduzione degli organici** non causati come si potrebbe pensare da una prima analisi da un contesto generale di crisi economica ma, a nostro avviso, in base ad una attenta disamina della gestione degli ultimi anni, a chiare scelte aziendali sbagliate e pervicacemente volte allo smantellamento di un importante e ben organizzato settore produttivo dell'Isola.

**Si sta progressivamente e scientificamente rinunciando al Trasporto Merci su Ferro nella nostra regione** con conseguente danno allo sviluppo economico e ambientale della Collettività Siciliana la cui economia, ancora molto legata alla produzione primaria, non trova più il naturale sbocco nei trasporti su ferro.

La presenza all'interno dei centri urbani degli scali merci già esistenti non giustifica, né per logica e neppure per motivi economici, la scelta di Trenitalia di accentrare tutto il traffico diffuso (carro singolo o gruppo di carri) al solo scalo di Bicocca (Ct) per poi effettuare, sempre a propria cura, il trasporto "porta a porta" con il gommato nel resto dell'isola.

Questa scelta aziendale è fra l'altro in

forte contraddizione con le direttive Europee e Nazionali; tale comportamento allontana sempre di più la nostra regione, che è un'isola, sia economicamente che territorialmente dal resto della Nazione e dall'Europa.

A seguito di un incontro avuto con l'ing. Mannone, a cui fa capo il Presidio Cargo Sicilia, non abbiamo ricevuto risposte esaurienti e propositive in merito alle nostre preoccupazioni, ma si è avuta la percezione che vi è, da parte aziendale, la volontà di rinunciare al trasporto delle merci in Sicilia. Egli ci ha riferito che, ai fini del risanamento del bilancio, si è adoperato per una drastica riduzione del personale e per la rinuncia del traffico diffuso nella Sicilia occidentale, ma che, malgrado ciò ed in considerazione degli altissimi costi di traghettamento, ritiene indispensabile, per il rilancio, il contributo istituzionale del ferro bonus.

**Noi siamo sicuri che dopo avere chiuso gli scali e ridotto il personale, non si potrà più garantire tale rilancio neanche in presenza di sostegno pubblico.**

Poiché alla luce di queste riflessioni ci sembra che si stia giungendo a grandi passi ad una strada senza ritorno, per non essere costretti anche noi a salire sui tetti,

Le Chiediamo un incontro, nel più breve tempo possibile.

Distinti saluti

Palermo, 08/02/2010

**N**ella divisione Cargo Trenitalia stiamo assistendo ad un continuo smantellamento di impianti ed una drastica riduzione di treni merci. Il solo progetto, se così vogliamo chiamarlo, messo in campo fino ad oggi alla cargo è la chiusura degli impianti, la dislocazione del personale nelle altre divisioni e prematuri pensionamenti incentivati. In Sardegna da più di un anno nessun carico di merci giunge o viene spedito nella penisola su carri merci, in Sicilia il traffico merci su ferro è ormai concentrato solo su Bicocca (CT) per poi essere effettuato su gomma sul resto dell'isola. Per la Calabria e la Campania le cose non vanno meglio si parla di un 50% di riduzione negli ultimi 4 anni. Il resto d'Italia non ride e la riduzione è sotto gli occhi di tutti... ma nessuna televisione pubblica ne parla. Fabbriche chiuse per la crisi economica e lavoratori licenziati sono ormai bollettini giornalieri mentre la chiusura degli scali merci un silenzio televisivo quasi assoluto. Nessun alla cargo è stato licenziato è vero ma molti posti di lavoro ormai sono stati cancellati. Diversi piani d'impresa dalla nascita del gruppo FS per uno sviluppo e riorganizzazione aziendale sono stati concordati e portati avanti con il benestare della politica e di molte OOSS delle più rappresentative, ma cosa ci ritroviamo? Una ferrovia fatta a spezzatino, con molte società! Ecco è dovere del nostro giornale far conoscere un grido d'allarme e di disperazione di quei ferrovieri in estinzione del resto uguale a tutti gli altri lavoratori....

**IL RACCONTO** di M. Mariani (MI)

## OPERAZIONE SARCOFAGO

*Ovvero: quando i treni merci hanno la precedenza*

**P**ietrogermi e Scarpadoro erano i più bravi macchinisti del deposito. Quel giorno era caduta tanta neve, così tanta da rendere un manto bianco i binari, la stazione, e tutto ciò che si vedeva all'orizzonte. Era stato quasi un miracolo partire dallo scalo con il loro treno merci.

"Con solo due ore di ritardo" aveva detto il Germi

"Anch'io pensavo peggio" aveva risposto Scarpa e così se ne andavano per la pianura innevata a velocità di crociera, perché i treni merci vanno adagio, e così ti puoi gustare il panorama.

Dopo aver fatto qualche chilometro, i due videro i segnali per la deviatrice: il loro treno veniva fermato nella stazione successiva. Era una di quelle stazioni dove non c'è niente nel raggio di cento miglia, dove se ti giri a destra o a sinistra, il risultato non cambia: vedi sempre campi, nella giornata in questione coltivati a neve.

I macchinisti rimasero in attesa, e videro uno dopo l'altro tutti i treni possibili e immaginabili passarli davanti, mentre il ritardo del treno merci cresceva sempre di più.

"Hanno intenzione di tenerci qui una settimana?" esclamò Scarpadoro, che già iniziava a spazientirsi.

"Speriamo non fino al disgelo" commentò Pietrogermi con amara ironia.

Intanto i treni andavano, tutti tranne il loro.

"Io chiamo" disse Scarpa, che giustamente in-

ziava ad averne abbastanza, e fece il numero del capostazione.

"Scusa capo, sai quando andiamo via?" Chiese gentilmente il macchinista.

"No", fu la concisa risposta del capostazione, come se dovesse risparmiare sulle parole.

Al sentire l'interesse e la partecipazione del capostazione, Scarpadoro iniziò ad assumere una colorazione tendente al rosso fuoco, e cercando di trattenersi dall'esplosione continuò: "Guarda che siamo già molto in ritardo, a quest'ora avremmo già dovuto essere sulla strada del ritorno, se non ci fanno andare a breve abbandoniamo il treno qui".

"Per me potete fare quello che volete" disse il capostazione concludendo la conversazione.

Scarpadoro iniziò allora a dire cose che qui ora non possiamo per ovvie ragioni riportare, ma che lasciamo all'intuito del lettore.

Dopo lo sfogo dell'amico, Pietrogermi, che era più filosofico ma non per questo aveva meno voglia di tronarsene a casa, decise che era il momento di intervenire. Rifece il numero del capostazione e disse: "Scusa, capo, siamo sempre noi".

"Eh?" disse il monosillabico addetto di RFI

"Niente, ti volevamo dire che allora noi abbandoniamo il treno e ce ne andiamo, quindi... il sarcofago resta qui".

"Eh?" disse sempre il capostazione, ma stavolta in tono molto interrogativo

"Il sarcofago! Perché, non hai visto cosa trasportiamo?" Beh, comunque noi stiamo scendendo. Ciao.

Fu così che accadde il miracolo. Passarono sì e no trenta secondi, nei quali probabilmente il povero capostazione telefonò a non si sa chi, e il segnale per il treno merci divenne subito verde! Squillò il telefono del treno, e stavolta il solitamente telegrammatico Dirigente Movimento fu un fiume di parole, tutte ammassate tra di loro senza né virgole né punti: "Allora Maestro potete andare ma alla svelta la strada è tutta libera è tutto verde fino alla fine presto presto vi stanno già aspettando!"

Pietrogermi e Scarpadoro ripartirono quindi al trotto, e si guardarono tra il soddisfatto e il divertito. Il "sarcofago" di cui avevano fatto cenno altro non era che un carro per il trasporto di materiale radioattivo, messo in fondo al treno, che stava andando ad una centrale per lo smaltimento. Il timore di trovarselo abbandonato in stazione, in attesa dell'arrivo, chissà quando, di due altri "macchinisti delle nevi", aveva scosso il capostazione dal suo torpore, ed evidentemente aveva avuto lo stesso effetto anche sul Dirigente della Linea, e su chi altro decide che i treni merci devono stare fermi, tanto ci sono sopra solo i due macchinisti!

Il treno arrivò in un battibaleno alla stazione di fine corsa; i macchinisti non fecero in tempo a fermarsi che già tutti i carri erano spariti da dietro la locomotiva.

Quindi... finalmente se ne poterono tornare a casa!

Dedicato a tutti i macchinisti, che trasportano merci e persone, e contribuiscono non poco a tirare avanti la baracca di quest'azienda e di questo Paese.



## L'ARBITRATO DEL MESE

# UN PROVVEDIMENTO DISCIPLINARE "SPROPOSITATO"

*Come al solito "a pagare" sono sempre i più deboli: i lavoratori, mentre l'azienda è sempre pronta a difendere i propri quadri dirigenti, specialmente se proattivi e zelanti...*

### Il fatto

Il Macchinista del treno ES 9388 del 20 giugno 2009, appena partito dalla stazione di Roma Termini alla guida di un ETR 600, rileva personalmente la mancanza delle prescrizioni in cabina di guida. Si mette immediatamente in comunicazione con la Sala Operativa Passeggeri di Roma per essere informato del contenuto delle suddette prescrizioni, evitando di fermare il convoglio nel piazzale antistante la stazione per non bloccare la circolazione. Subito dopo, si ferma nella stazione di Roma Tiburtina per ricevere la copia via fax delle prescrizioni. Il treno riparte dopo 55 minuti per un'avaria al fax della stazione di Roma Tiburtina e per la fermata straordinaria del treno ES 9434 nel tratto di linea adiacente.

L'Azienda contesta l'operato del macchinista e del capotreno, affermando che: «... tale ritardo causava grave pregiudizio economico per l'azienda per la necessità di emettere bonus per ritardi superiori ai 25 minuti ed inoltre il Suo mancato possesso dei menzionati documenti di scorta, ha generato un potenziale pregiudizio sulla sicurezza di esercizio...».

L'Azienda quindi commina una sanzione disciplinare consistente nella sospensione dal servizio e dalla retribuzione per giorni 6 (sei) al macchinista.

### L'Arbitrato

Il ricorso al Collegio di Conciliazione ed Arbitrato ha portato alla riduzione della sanzione da sei a tre giorni di sospensione, registrando peraltro l'irrimovibilità dell'Azienda dalla propria posizione.

L'Arbitro aziendale (vedi verbale pubblicato a fianco) ha letto integralmente la "relazione" redatta dal Capo Deposito di scorta in servizio quel giorno al treno. Tale Capo Deposito era presente in cabina di guida ancora prima della partenza del treno per "controllare" tutte le operazioni. Una relazione che affermava nella fattispecie che ad accorgersi della mancanza delle prescrizioni ed a fermare il treno nella stazione di Roma Tiburtina, era il Capo Deposito di scorta al treno, quindi compromettendo e mettendo in discussione la dichiarazione presentata dal Macchinista, che affermava l'opposto. Ricordando le parole, il Capo Deposito affermava che: "... mentre il PdC eseguiva le sue operazioni, il sottoscritto eseguiva una visita al materiale, proseguendo dalla coda verso la testa e giungendo in termine prossimo all'orario di partenza; terminato infatti con l'apertura del segnale e l'ordine di partenza da parte del Capotreno dopo il controllo porte ed il Macchinista avviava il treno. Terminata la fase di avviamento e dopo aver superato l'itinerario di partenza, mi accorgevo della mancanza degli M40 e M3. Informavo il Capotreno e riscontravo che anche lui ne era sprovvisto, comandavo quindi al Macchinista di fermarsi a Roma Ti-

*bertina. Il Capotreno ed il Macchinista curavano i dovuti avvisi per far pervenire al treno la dovuta documentazione."*

Il vigliacco istruttore nel suo rapporto dichiara, guarda un po', di essere arrivato in cabina di guida quando il treno aveva già terminato l'itinerario di partenza! In realtà il tutor è in cabina e pur di non far maturare ritardo accetta la comunicazione "vocale" delle prescrizioni che invece avrebbero dovuto essere fonogrammate.

Nulla poi è valso ricordare che l'inconveniente è accaduto per la prima volta durante trent'anni di servizio e che, centinaia di volte, il macchinista è riuscito a recuperare i ritardi maturati superiori a 25 minuti, attivandosi e mettendo in pratica tutta la propria professionalità nel risolvere inconvenienti ai mezzi di trazione.

### Conclusioni

**Macchinisti, attenti!** Anche se non vi rifiutate di partire da soli, anche se fate di tutto per partire in orario... l'Azienda non vi tratterà meglio, ma se potrà scaricare su di voi le sue inefficienze, lo farà!

**Macchinisti, attenti!** Anche se avete preferito non aderire alla protesta contro l'agente solo, ricordatevi sempre che con la sicurezza non si scherza, e se serve tempo per le prescrizioni, per i controlli... bisogna prenderselo, quanto ne serve!

**Macchinisti, attenti!** Quando rispondete ad una contestazione, non esitate a segnalare anche quale è stato il comportamento degli altri, soprattutto se sono dei superiori, i quali se si troveranno a dover salvare loro stessi, non guarderanno in faccia nessuno! **Le apparecchiature per garantire la sicurezza dell'esercizio, costate 4,4mld di euro alle FS, non valgono quanto... un foglio di carta!** Tanto basta per sopporre un pregiudizio alla sicurezza del trasporto. Ogni macchinista conosce i limiti dei sistemi di controllo/supporto della condotta. Ma ora perfino Trenitalia ce lo certifica. ETCS, SCMT, SSC non servono. Non sempre. Se il macchinista sbaglia viene pesantemente punito. L'SCMT no. Ma questo episodio dimostra che è il sistema nel complesso a non garantire la sicurezza, tanto sbandierata dal Gruppo FS!

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI  
D.P.L. di Roma - Serv. Ispezione del Lavoro  
Collegio di Conciliazione e Arbitrato Lavoro cui all'art. 7 della legge 300/70

Repertorio n. 815/09

Addì 14/01/2010 sono comparsi dinanzi al Collegio di Conciliazione e Arbitrato di cui alla nota 026808 del 30/11/2009 del Direttore della Direzione Provinciale del Lavoro - Servizio Ispezione del Lavoro istituito ai sensi dell'art.7 della legge 300/70 e così costituito

Dott.ssa XXXXXXXX  
Dott. XXXXXXXX  
Sig. XXXXXXXX

Presidente  
Arbitro di parte convenuta  
Arbitro di parte attrice

I seguenti Signori:  
Dott. XXXXXXXX - Arbitro di parte convenuta  
Sig. XXXXXXXX - Arbitro di parte attrice  
Lav. XXXXXXXX

per la trattazione della controversia avente per oggetto l'impugnativa della sanzione disciplinare consistente nella sospensione dal servizio e dalla retribuzione per giorni 6 (sei) nei confronti del lavoratore XXXXXXXX.

Nel corso del collegio il lavoratore ha fatto presente di aver segnalato la mancanza delle prescrizioni di scorta al treno mettendosi in comunicazione con la sala operativa passeggeri di Roma e di aver proceduto a fermare il convoglio presso la stazione di Roma Tiburtina al fine di acquisire le prescrizioni di bordo.

L'arbitro di parte attrice fa presente che l'evento che ha dato luogo alla sanzione nei confronti del lavoratore in questione risulta determinato da:

1. Un errore di lieve entità reso possibile da una completa assenza di protocolli e procedure di comportamenti finalizzati a garantire la corretta esecuzione di tutte le operazioni preliminari alla partenza divenuti particolarmente necessari in considerazione della riduzione dell'equipaggio da due ad un solo macchinista e che per il lavoratore era il secondo giorno, dopo trent'anni di lavoro organizzato con due macchinisti, che era alla guida del treno da solo.
2. Dall'azione di disturbo oggettivo e di soggezione psicologica del lavoratore per la presenza dell'istruttore di condotta.

L'arbitro di parte attrice fa presente altresì che l'adozione di misure di tutela, a seguito di modifiche organizzative, rappresenta un preciso obbligo giuridico da parte di Trenitalia, ai sensi del Dlgs 81/08, finalizzato a prevenire ed impedire anche comportamenti imprudenti.

L'arbitro di parte convenuta si riporta integralmente ai fatti di cui alla contestazione disciplinare notificata al Sig. XXXXXXXX ed al conseguente provvedimento adottato, congruo rispetto alle responsabilità ascritte al lavoratore in merito all'evento causato. Inoltre evidenzia che non è stato il Sig. XXXXXXXX ad accorgersi dopo la partenza del treno, della mancanza dei documenti di scorta del treno bensì l'istruttore di condotta nell'ambito delle funzioni da egli svolte sul treno ES 9388 del 20/06/2009 nel tratto di linea Roma Termini - Firenze S. M. N.

In riferimento a tale ultimo aspetto l'arbitro di parte attrice contesta quanto asserito dalla parte convenuta ritenendola inverosimile in rapporto al compito di vigilare dell'ispettore di condotta sin dall'inizio sull'attività del macchinista.

La parte convenuta afferma che l'istruttore di condotta ha correttamente svolto i compiti inerenti le funzioni da egli espletate.

Le parti ribadiscono pertanto le loro contrapposte posizioni consistenti:

Per la parte attrice riduzione della sanzione alla multa  
Per la parte convenuta mantenimento della sanzione comminata.

Dopo opportuna discussione e dopo aver esaminato tutti gli elementi di fatto, di diritto e le ragioni addotte dalle parti, considerate le circostanze in cui si è svolto l'evento, il Collegio a maggioranza con voto contrario dell'Arbitro di parte attrice riduce la sanzione a soli tre giorni di sospensione.

Il Collegio, pertanto, dichiara conclusa la seduta e redige il presente verbale, che viene letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Arbitro di parte convenuta  
XXXXXXXXXX

il Presidente  
XXXXXXXXXX

Arbitro di parte attrice  
XXXXXXXXXX



### Domanda

Come schemino in allegato ho richiesto il recupero del primo gennaio nella 4.ta giornata, mi era stato confermato alla 5.ta g.ta intervallo alla 6.ta g.ta riposo. Dopo un paio di giorni mi chiamano dicendomi che non mi spetta l'intervallo calando un congedo. Secondo voi e' giusto?

3g.ta	inizio	3.35	
4g.ta	inizio	4.57	rec. fest.
5g.ta	inizio	11.30	int cong
6g.ta	riposo		rip
7g.ta	inizio	20.55	con RFR

**Maurizio, cargo Milano**

### Risposta

Il recupero festività, come gli altri tipi di assenze, ha la durata di 24 ore (quindi saresti buono alle 4.57 del 5° giorno), e in più, a differenza di una giornata di congedo, dà diritto alla ripresa del turno, quindi nel 5° giorno hai diritto a fare la tua giornata alle 11.30. Non scatta dunque automaticamente l'intervallo e sei buono per fare la tua alla 5° g.ta, ma se vuoi stare a casa hai due possibilità:  
- se decidi di riprendere con la tua il 7° giorno spendi 1/2 congedo nel 5° giorno (circ. 13/7/95 esempio 4 pag 120 agenda 2010);  
- oppure se spendi 1 congedo vieni buono alle 4.57 dell'8° giorno, quindi il conteggio che ti hanno fatto è errato.

Il calcolo per questo tipo di situazioni va fatto con le norme della circ. P.10.0.6/363/2.4 del 24.5.1985 (pag 118 agenda 2010). Infatti se il macchinista decide di riprendere con la sua giornata dopo il riposo, il conteggio in detrazione delle ore residue di libertà va fatto in questo modo:  
- meno di 6 ore, si trascurano (es. interv. sul 5° giorno);  
- da 6 a 18, fanno spendere 1/2 congedo;  
- più di 18 fanno spendere 1 congedo sia che si decida di riprendere al 7° giorno (es. ripresa turno dopo le 22.57) sia che si voglia riprendere all'8° (es. disponibile alle 4.57).

### Domanda

Chiedo lumi su una questione piuttosto spinosa. Lunedì, ultimo giorno della settimana, chiama il 303 per comunicarmi che mi avrebbe spostato il riposo da martedì a mercoledì per esigenze di servizio. Quando ho detto che non volevo mi è stato detto che loro possono farlo in modo coatto una volta al mese e che ora "io ti ho avvisato, sono fatti tuoi". A me pare tanto una forzatura. E' realmente possibile tutto ciò o posso proseguire nel rifiuto? Grazie

**Macch. ITP Foggia**

### Risposta

No! Questa è un'interpretazione parziale e in malafede delle norme sulla disponibilità. È vero infatti che in base al DPR 1372/71 (che è precedente al CCNL vigente ma ancora valido) al P.d.M. disponibile, in casi di assoluta necessità, può essere spostato il riposo di 1 giorno (al 5 o 7) o posticipato addirittura di 2 (all'8 ma solo dopo accordi sindacali locali). Ed è anche vero che secondo l'art. 24.1.2 del CCNL vigente questo spostamento può essere fatto una volta al mese anche senza il consenso del lavoratore. Però quest'ultimo art. del CCNL, introdotto con l'obiettivo di mettere dei paletti sulla questione, impone un preavviso di almeno 48 ore! Infine è bene chiarire, a scanso di equivoci, che il verba-

le di accordo del 20 Ottobre 2003 stabilisce: "il riposo settimanale di norma collocato al 6° giorno, può essere spostato dall'Azienda tra il 4° e 7° giorno solo nella programmazione dei turni. In gestione restano confermate le previgenti disposizioni", ovvero quelle citate prima.

### Domanda

Sono un macchinista disponibile da 4 anni e come tale costretto a giostrarmi continuamente per far valere i miei (pochi) diritti. Rientro dopo un RFR, che è il 5° giorno della settimana, alle ore 9:45. Il giorno successivo faccio il mio riposo settimanale e vengo messo buono alle 21:45 del giorno seguente, dopo le 58 ore spettanti. La sera del riposo il CD 303, non avendo servizi da darmi, dice di graficarmi intervallo + disp. alle ore 5:00, ma io dopo una piccola discussione pretendevo di essere lasciato in posizione di disponibilità. Normalmente sono nel giusto?

**Macch. DTR Napoli**

### Risposta (da ancorainmarcia.it per caso analogo)

La successione dei fatti lascia supporre che tu abbia ragione perché una volta fissata l'ora di disponibilità sulla base delle norme vigenti, non è possibile spostarla a piacimento. Pertanto, nel caso in esame, al personale disponibile, dopo la fruizione del riposo settimanale deve graficare la disponibilità non attiva a partire dalle ore 21:45 ed essere successivamente utilizzato al servizio di macchina nella giornata seguente. Qualora, invece, al termine del servizio nella giornata precedente al riposo al personale interessato fosse stato assegnato immediatamente un servizio o una disponibilità alle ore 5:00, dopo una giornata di riposo ed una di intervallo, il comando del servizio sarebbe stato regolare. Questa situazione è resa possibile per il fatto che il riposo settimanale fruito fuori turno dal personale disponibile è minimo 58 ore, senza la definizione di un massimo. Ciò significa che, mancando l'opportunità di utilizzare il personale, il CD può optare per maggiorare il riposo settimanale e comandare o far decorrere la disponibilità anche oltre le 58 ore minime prescritte. Ovviamente il personale disponibile deve conoscere prima di iniziare il suo riposo anche la sua entità, in caso contrario, infatti, la disponibilità deriverebbe dal calcolo minimo del riposo settimanale e pretendere successivamente di modificarne l'impostazione sarebbe un abuso.

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

## TRE MILIONI DI EURO!

Su "Economy" di febbraio c'è un interessante articolo sulle Ferrovie. Vi si legge che che, in caso di risoluzione del contratto prima della scadenza, all'AD Moretti saranno pagati 4 anni di retribuzione anticipata, per un totale (calcola Economy) di circa 3 milioni di Euro. "a titolo di incentivo all'esodo". (Dal verbale del CdA di FS del 17 novembre 2006). Quindi nel nostro futuro vedo... che è meglio che Mauro resti con noi fino alla scadenza del mandato, non incentiviamolo all'esodo, poverino, feniandolo ancora un po'... che senò siamo rovinati!

**L'Apprendista Stregone**





Dal 1908  
Cento anni di vita  
Cento anni di lotte

**QUADRO INDICATIVO REFERENTI D'IMPIANTO**

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

**ATTENZIONE!**

**NUOVO INDIRIZZO e n° di C/C BOLLETTINO PT per ABBONAMENTO**

**- Per i nuovi abbonati**

**-Abbonamento annuale 15 €**

**- Promozionale a 10 € + Agenda 2010 e 2011**

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

**“ In Marcia ” - AIM - sul C/C postale n. 99862666**

**P.za Balducci 8r 50129 Firenze.**

*Nella causale va indicato o “Rinnovo 2010” o “Nuovo abbonato 2010”.*

**I NOSTRI SERVIZI GRATUITI**

**Caf (730 - ICI ecc.)**

**Assistenza anziani**

**(diritti e suggerimenti)**

**Il e ultimo mercoledì del mese ore 17-19**

**Elettrosmog martedì ore 9-12**

**Consulenza pensioni**

**mercoledì 9,30 - 11,30**

**Consulenza medica**

**per appuntamento telefonico**

**Consulenza invalidi**

**venerdì 9,00-12,00**

**Consulenza legale**

**tutti i giovedì dalle 15 alle 16**

**(luglio 11,30-12,30)**

**Consulenza consumatori**

**mercoledì 9.30-12.30 - 17.00-19.30 -**

**venerdì 9,00-12,00**

**Consulenza affitti**

**e prima casa**

**Unione inquilini - lunedì 16-18**

**Per contattarci Tel. 055.486838**

**Fax 055.4625985**

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

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

**Mandateci la vostra mail avrete**

**le notizie dell'ultima ora**

**ACU ASSOCIATI ALL'ACU**  
SOSTIENI LA NOSTRA MISSIONE  
Iscrizione 1 euro annuo  
Associazione Consumatori Utenti  
Differenziazione senza stoppi di fumo  
(si può fare anche versando 1 euro in più all'abbonamento della rivista)



ATTUALITÀ di R. Smaldone (TO)

# STIPENDI... D'ORO

Tempo di crisi ma non per i nostri manager

Con la crisi economica globale, scoppiata nel 2008 dopo l'insolvenza dei mutui americani ed il crack finanziario della Lehman Brothers e di grandi banche mondiali, i governi degli U.S.A., dell'U.E., della Russia, del Canada, del Giappone e quelli di alcune economie emergenti hanno stabilito una politica economica planetaria, riproponendo i soliti sacrifici ai ceti popolari. Stavolta, però, sono state proposte riduzioni stipendiali anche per i "top manager" ed in particola-

re per quelli implicati in dissesti finanziari. Obama, per primo, promise aiuti economici di Stato a banche ed industrie statunitensi in difficoltà, purché si riducessero gli stipendi dei loro manager ad un massimo di 500mila dollari annui. Gli aiuti giunsero puntuali, le riduzioni stipendiali no! "L'articolo 41 della Costituzione italiana", sostengono i manager italiani, "stabilisce che l'iniziativa economica privata è libera", ed eventuali riduzioni contrasterebbero coi principi costituzionali.

Dimenticano, però, che lo stipendio di un lavoratore medio è 30 volte inferiore a quello di un manager "medio" e che una cinquantina di "top manager" italiani percepiscono da 2 a 8 milioni d'euro l'anno.

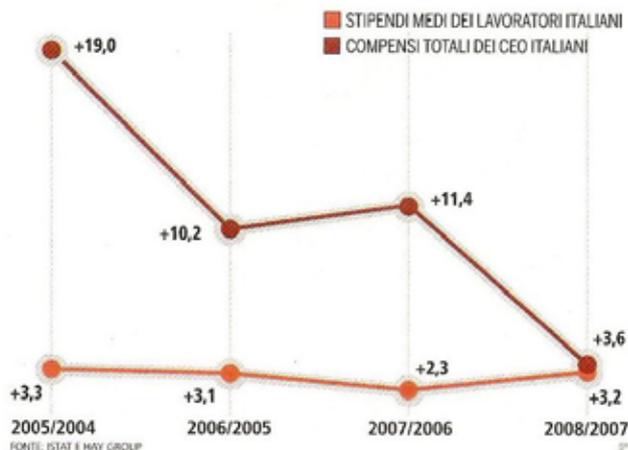
L'80% delle aziende quotate in Borsa si sono dotate, all'interno dei propri consigli d'amministrazione, di comitati di remunerazione formati da consulenti esterni ma con compiti puramente consultivi. Molti di questi consulenti, però, hanno un "discutibile" passato manageriale; Elio Catania, ad esempio, è presente nel comitato di remunerazione di Telecom Italia; fu, come amministratore delegato FS, "capace" nel 2006 di percepire una liquidazione di circa 7 milioni d'euro dopo aver portato il disavanzo aziendale 2006 a 2 miliardi d'euro (il triplo del 2005).

Il Compensation Committee (organismo FS che fissa le retribuzioni dei manager dell'azienda) ha offerto nel 2006 all'attuale amministratore delegato Moretti un contratto di 1.1 milioni d'euro lordi annui (600mila di retribuzione base, 150mila di parte variabile legata ai risultati, 200mila per la partecipazione al consiglio d'amministrazione e 150mila al raggiungimento degli obiettivi). Successivamente, bontà sua, Moretti ha rinunciato agli emolumenti legati alla presenza nel cda, attestandosi su un "sobrio" reddito di 750mila euro lordi annui (leggasi il giornale non comunista Economy del 10/02/2010). In caso d'esodo "incentivato" Moretti incasserebbe quattro anni di retribuzione, col solo obbligo di non lavorare per ditte concorrenti nei successivi dodici mesi.

Tutte queste condizioni furono votate all'unanimità dal cda dopo una discussione di ben mezz'ora. Agli altri ferrovieri, intanto, furono e vengono richiesti sacrifici economici, normativi e sociali per risanare il bilancio aziendale.

## La forbice si stringe

In scuro, l'andamento delle retribuzioni totali lorde degli amministratori delegati delle maggiori aziende italiane quotate in Borsa. Più in chiaro, invece, gli stipendi medi degli italiani, sempre al lordo delle tasse.



ECONOMY 10/2/2010

ESPERIENZE di C. Ballerini (FI)

## SALA SOSTA MILANO C.LE

Le nuove frontiere dell'isolamento del P.d.M.

In questi giorni ho avuto il piacere di andarci per la prima volta.

Inizio dell'esperienza: schedatura con CLC. Se non strisci non s'apre la porta! È giusto per farci lasciare traccia, visto che tanto tra telefoni, bancomat e tessere varie, ne lasciamo poche..

Lì è tutto super moderno, nella prima stanza con la porta d'ingresso c'è un bel super televisore schermo piatto, divano e poltrone in pelle, tavoli rotondi con sedie super regolabili.

Sono le 3 di pomeriggio, sul divano 3 colleghi a collo ritto inebetiti dalla cornice nera che emette immagini di digitale terrestre, il quarto collega su una poltroncina. Quale programma interessante sarà stato? Ma già, dimenticavo che ora col digitale terrestre è aumentata la scelta!!! Sicuramente qualcosa d'interessante ci sarà stato.

A sedere nei 3 tavoli 2 macchinisti, ben lontani tra se che spippolavano sul loro portatile: strumento che ha sostituito il quartino di vino e che serve ad asocializzarsi un po' ma miracolosamente ha eliminato le lamentele dei macchinisti sul peso della borsa, l'unica cosa che pesa sempre troppo è l'agenda dell'ancora in marcia.

Infine, in fondo alla stanza c'è una mezza dozzina di computer per collegarsi su internet con tanto di separatore per non sbirciare nei cavoli di quello accanto. Senza internet effettivamente

non possiamo più vivere, ma dovrò "evolvermi", a me bastava un buon bar, magari aperto di notte e un posto dove mangiare, possibilmente bene. Ma che grullo, di notte non girano le frecce (quelle rosse), a che serve il bar aperto?! Il dif userà le risorse per cose più utili tipo i campi da tennis.

Mi informo e chiedo ad un ragazzo in divisa high speed come si fa a collegarsi al computer e m'ha detto che bisogna chiedere la password legata alla mia matricola (così continuano a sbirciare nei cavoli nostri monitorando su che siti sono connesso) ad un tizio giù negli uffici e m'ha assicurato che me la da subito, è velocissimo.. Al che io inizio a pensare: la priorità va ai problemi più importanti. Quindi se uno è super efficiente nel darmi la password per connettermi per i cavoli miei su internet a spese aziendali, allora tutto il resto funziona perfettamente. Splendido!

La seconda stanza è adibita a dormitorio, è buia con luci blu del tipo quelle che mettono nei bagni pubblici per non far trovare la vena ai tossico dipendenti, sdraio in pelle stra-fotoniche per dormire, separate da dei pannelli, sempre blu. C'è anche la spina della corrente e un neon, in futuro ci daranno in dotazione un cavo del REC da collegare all'addome per ricaricarsi d'energie prima della "missione" successiva.

Appena entrato nella seconda stanza, la prima

impressione che ho avuto è stata il ricordo della stanza bianca dove nel film "Alien" dormono gli astronauti che poi vengono svegliati dal computer di bordo, se necessario. Tristissimo (ma una volta seduto sulla sdraio anche molto soporifero).

È un'ottimo investimento: in questo modo tutto ci sembra più bello, ed il nostro livello di malcontento per i problemi s'abbassa, e tra l'altro non si parla più tra noi: chi dorme, chi si isola al computer e chi guarda la tv.

Un panino da baffo è meglio. Lì almeno è un luogo di ristoro e di ritrovo casereccio, a misura d'uomo. Una sala d'attesa senza comfort ma solo sedie e poltrone (pulite) era più che sufficiente. Però lì avremmo comunicato troppo. È l'adeguamento delle FS alla società moderna: in ogni brava dittatura si cerca di eliminare le aggregazioni che potrebbero sfociare in sovversività.

Solo che 80 anni fa le forme di unione venivano repressate a suon di manganelli, e quindi poi era inevitabile che si sarebbero ricreate in un modo o l'altro, adesso ci fanno credere d'essere liberi e trattati bene ed infatti va a finire che la massa se ne convince.

È tutto studiato a tavolino: stimolare l'egoismo, incentivare l'arrivismo aiutandosi anche su qualche bocconcino dolce (come i computer ai macchinisti freccia rossa), così da riuscire piano piano ad eliminare il desiderio di migliorarsi collettivamente.

E addio aggregazione.  
(la famosa circolare 26 ne sarà un esempio).



## Bologna IMPORTANTE APPUNTAMENTO ASSEMBLEA FERRO- VIARI SDL-RDB-CUB

Mercoledì 31 Marzo dalle 10 alle 17 a Bologna (sala Sirotti) in preparazione del congresso fondativo del nuovo sindacato unitario di base

## Domodossola

Il 3 febbraio scorso, il collega Sandro Scollica ci lasciò prematuramente. Una persona sempre disponibile, mai una parola fuori posto, gentile con tutti e sempre pronto a darti un consiglio. Tu stesso dicevi: "quando qualcuno a noi caro muore, non morirà mai dentro di noi."

Sei stato un amico e così ti ricordano tutti coloro che ti hanno conosciuto. Lascia la moglie e due bellissimi gemellini di due anni.



## RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO A PROPOSITO DI AGENTE SOLO

Se non è ancora chiaro A TUTTI che ad oggi:  
- da un lato un accordo firmato e nessuna azione comportamentale contro il Macchinista Solo da chi ormai rappresenta solo se stesso, visti gli oramai 4 gatti iscritti;  
- dall'altra nessuna firma e tanti Macchinisti che in prima persona si sono (e lo fanno ancora) esposti per far rispettare i propri e gli altrui diritti e dignità, anche quelli degli altri che, ahimè, anziché manifestare solidarietà x chi ha il coraggio che a loro manca, non perdono occasione per denigrarli ed irridarli)  
**NON C'E' CHIACCHERA CHE TENGA!**

Adesso però lasciatemi aggiungere una cosa: io non faccio il Muzio Cordo (Scevola per gli amici) per nessuno, figuriamoci per una O.S. Però di sicuro domani qualunque cosa accada, io sarò orgoglioso di quello che alcuni miei colleghi (e mi auguro amici) hanno fatto, e soprattutto sarò ancor più, per sempre, orgoglioso di aver avuto nella mia vita la fortuna di conoscere dei piccoli grandi eroi che hanno saputo combattere per quello in cui credevano, contro tutto e tutti, con purezza d'animo e senso di responsabilità. Sono stanco io per loro di dover rincorrere le bugie...

Macchinista (Bo)

Grida al mondo ciò che ami! Vedrai che il mondo ti ripagherà circondandoti di persone che amano la stessa cosa!

## Aforisma del mese

«Non basta parlare per avere la coscienza a posto: noi abbiamo un limite, noi siamo dei politici e la cosa più appropriata e garantita che noi possiamo fare è di lasciare libero corso alla giustizia»

Aldo Moro (1916-1978)

## Roma

### CIRCOLARI: A ROMA NUOVI FCL GRAZIE A TRE MACCHINISTI DI FIRENZE CON LA "SCHIENA DRITTA"

Vorrei ringraziare a nome di tutti i macchinisti di Roma, Vincenzo Marzani, Giuseppe Bergantino e Claudio Girmaldi e gli altri sostenuti dall'Or.S.A. M.U. Toscana, per il grande contributo che hanno dato alla vertenza circolari. Dopo la "faticosa" sentenza d'appello, ottenuta con le loro cause pilota che obbliga l'azienda ad organizzare modi e tempi per gli aggiornamenti, a Roma un primo risultato concreto: come per miracolo dopo anni sono stati stampati nuovi Fascicoli aggiornati. Un provvedimento aziendale doveroso e necessario da tanto tempo che pur non risolvendo alla radice la questione ha prodotto un grande sollievo in tutti noi. **Ma soprattutto ha dimostrato ancora che se ci si muove i risultati arrivano. Grazie ragazzi e avanti così!**

Dante

## Ventimiglia

Il macchinista Cassini Isio finalmente ha raggiunto il traguardo tanto agognato!!!

Ti ringraziamo per il tuo impegno, fin dai tempi del COMU, a favore di tutti noi. Abbiamo avuto il piacere di condividere con te questi anni durante i quali hai sempre cercato di tutelare al meglio le condizioni di lavoro dei macchinisti. Questo rapporto si è presto trasformato in profonda amicizia, cosa di cui andiamo fieri e che rimarrà nel tempo.

Tutto questo annaffiato dal buon vino che, ti avvisiamo, non dimenticheremo mai... Tanti auguri e goditela!

I colleghi dell'Or.S.A. Macchinisti Uniti Liguria

... auguri e un grazie particolare anche dalla redazione di Ancora IN MARCIA! per il valido contributo dato come referente d'impianto



## L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

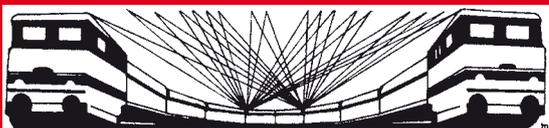
## PAROLA DEL BURLO



andate e diffondete il 2° agente di macchina... e non disperate perchè LORO non sanno quello che fanno

IN QUEL TEMPO IL "MAESTRO" PREDICAVA NELLE SALE DI SOSTA A DISPONIBILI E APPRENDISTI, SUSCITANDO L'IRA DEI "FARISEI" DELL'IMPIANTO...

MA NON FU CAPITO.



*ancora IN MARCIA!*

*Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908*

# STANNO SFASCIANDO LE FERROVIE

Le cessioni di rami d'azienda, di tratte e treni che sono già passati a compagnie private od estere, sono la premessa per la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato.

Un progetto che si inserisce nel nuovo quadro politico del Paese, purtroppo condiviso dai partiti e quasi tutti i sindacati che non a caso sottoscrivono supinamente queste cessioni.

Migliaia di ferrovieri hanno già perso la matricola e sono passati, senza potersi opporre, ad altre imprese perdendo lentamente, aldilà delle chiacchiere, diritti, regole, ed anche soldi...

**Ma il peggio deve ancora venire, dopo le prossime elezioni decolleranno nuove Imprese regionali, dividendo ferrovieri da ferrovieri senza per altro migliorare il servizio né tantomeno abbassare le tariffe.**

Fra un anno, salvo coloro che usufruiranno del fondi di accompagnamento alla pensione, molti ferrovieri verranno ceduti ad altre Imprese lavorando sicuramente di più, guadagnando di meno, con meno tutele e con un futuro più incerto!

Si parla sempre più con insistenza della privatizzazione di Trenitalia (vedi giornale Espresso) e dell'egemonia dei privati nel servizio ferroviario e siccome ormai hanno privatizzato tutto (anche l'acqua..) figuratevi se ci possiamo fare illusioni!

## **FERROVIERI !**

In Inghilterra, dopo l'esperienza di una nefasta privatizzazione, che ha messo a repentaglio sicurezza e funzionalità, sono stati costretti a tornare indietro sotto la pressione dell'opinione pubblica. In Germania e in Francia i processi di liberalizzazione sono ancora lontani. In Italia invece si vuole ritornare alla situazione del 1885, quando furono create le "Convenzioni", con le quali di fatto si cedevano le ferrovie a dei soggetti privati; c'è solo da cambiare i nomi dei nuovi padroni e delle Imprese. Gli storici ci dicono che allora questo fu possibile anche perchè i ferrovieri e i cittadini subirono passivamente questo passaggio, mentre si arrivò alla statalizzazione solo nel 1905, a seguito di dure lotte che questa volta i ferrovieri seppero condurre.

Mentre abbiamo assistito da parte del governo al salvataggio (forzato) della compagnia aerea dell'Alitalia, che era prossima alla vendita alla Air France, le Ferrovie, la più grande impresa italiana, si stanno smantellando e spezzettando, creando di fatto le condizioni per essere comprati e gestiti da altri oltre confine, così come è successo per l'indotto ferroviario. Due pesi e due misure.

Noi pensiamo che l'Europa necessiti di una riorganizzazione industriale nel campo dei trasporti, ma tutti i paesi devono giocare un ruolo. Così facendo i governanti italiani, in ambito ferroviario, stanno semplicemente abdicando e distruggendo una grande Impresa.

**Dobbiamo anche per questo, contro i partiti ed ai sindacati consenzienti, organizzare la ribellione, iniziative e comitati unitari aperti a tutti coloro, ferrovieri, cittadini, pendolari e utenti, di qualsiasi orientamento politico, che ritengono grave per il Paese questa tragica realtà.**

**Il Paese e i Cittadini non hanno bisogno di una ferrovia privatizzata, ma di una ferrovia sicura ed efficiente, treni puliti, comodi e in orario.** Ciò può avvenire solo attraverso investimenti che rinnovino strutture e materiali, che siano in grado di soddisfare le esigenze di milioni di pendolari che ogni giorno usano il treno. La scelta di concentrare la stragrande quantità di investimenti sull'alta velocità dove viaggia il 20% dell'utenza, è stata e continua ad essere sbagliata.

**Per questo, per discutere e COSTITUIRE UN COMITATO NAZIONALE PER LA DIFESA DELLE FERROVIE PUBBLICHE E SOCIALI, è indetto un**

**INCONTRO A FIRENZE (DLF via Alamanni)  
II 19 MARZO dalle 10 alle 17**

**FERROVIERI PARTECIPATE PER DIFENDERE DALLO  
SPEZZATINO IL TRASPORTO FERROVIARIO**

Sono invitati tutti i ferrovieri e i sindacati

Segreteria organizzativa: 055 486838