

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

FESTA NAZIONALE

*Pistoia,
Martedì 11
Maggio 2010*

Vedi locandina all'interno

IN QUESTO NUMERO:

Convegno di Firenze pag 3

Guariniello: troppo lenti i soccorsi sui treni pag 6

Lettera ai colleghi belgi ed europei pag 7

Speciale blocco porte (da staccare) pag 11

Agente solo e Vacma alla FER pag 13

Il posto del Capotreno pag 16



EDITORIALE

IL PUNTO SULLE INIZIATIVE

Dopo il convegno nazionale di Firenze del 19 marzo, è opportuno fare il punto della situazione, sulle varie problematiche che stiamo affrontando, e sulle vertenze che stiamo portando avanti.

No allo sfascio delle Ferrovie

Noi siamo assolutamente contrari all'ingresso dei privati sui binari, perché la storia, sia quella remota che quella recente, ci insegna che il privato vuole solo guadagnare, e farà di tutto per raggiungere questo suo obiettivo, non preoccupandosi né del peggioramento delle condizioni dei lavoratori (anzi, peggio vengono trattati, più ci guadagna), né delle condizioni di sicurezza del sistema: più c'è sicurezza, più salgono i costi e meno il privato guadagna; ma con la sicurezza non si scherza, è in gioco la vita delle persone, che non ha prezzo!

La nostra campagna contro lo smembramento di FS e la privatizzazione, e anche per l'unicità di Trenitalia, non si esaurirà con un convegno e basta: il prossimo appuntamento è di nuovo a Firenze, stavolta presso l'Università degli Studi, per una iniziativa nella quale proseguiremo il cammino di aggregazione di tutte le forze politiche, sindacali, accademiche e sociali che stanno dimostrando di condividere le nostre preoccupazioni e sono disposte ad impegnarsi in una campagna per salvare le Ferrovie.

Sosteniamo gli apprendisti

Dal convegno è scaturita la decisione di intentare delle cause pilota per il reintegro degli apprendisti lasciati a casa, dopo aver lavorato da macchinisti e capitreno ad agente unico e agente solo. Il punto di riferimento per la vertenza sarà il Prof. Piergiorgio Alleva, mentre le spese verranno sostenute dalla Cassa di Solidarietà dei Ferrovieri. Rinnoviamo dunque l'invito a tutti gli apprendisti non confermati che non lo hanno ancora fatto, di contattare la nostra redazione per avere tutti i chiarimenti necessari.

Non possiamo però limitare la nostra azione alla vertenza legale: quella che hanno subito questi nostri colleghi è una profonda ingiustizia, che toccherà sicuramente altri come loro in futuro; magari toccherà ai nostri figli; inoltre la cattiveria del licenziamento degli apprendisti in Ferrovie è solo un aspetto della precarizzazione di tutto il mondo del lavoro, che sta toccando tutti, giovani e meno giovani, anche settori considerati fino ad oggi come "sicuri": ci sono i licenziati di FS, ma ci sono anche lavoratori della FER in Emilia Romagna minacciati di licenziamento perché si sono rifiutati di andare ad agente solo e di usare il VACMA; per non parlare delle decine di migliaia di insegnanti precari (da anni!) quest'anno lasciati a casa.

Occorre quindi che ci diamo da fare, a favore dei nostri colleghi licenziati, per far conoscere a tutti la loro vicenda, e vista l'inesistenza di iniziative sindacali efficienti, per richiedere l'intervento delle istituzioni e delle forze politiche, che a fronte di una grande mobilitazione, non potranno far finta di niente.

M. Mariani (MI)

BOTTA... di M. Balbi (TS)

AGENTE SOLO: CHE SUCCUDE?

OrSA ha proclamato, contro le modifiche all'equipaggio treno previste dall'accordo del 15 maggio 2009, due scioperi nazionali (il primo, ridotto ad una sola ora, non lo consideriamo neppure) che hanno visto una adesione crescente tra il personale, sia di bordo che di macchina. Evidentemente qualcosa che non va c'è.

Molto bene; dal 27 gennaio però non s'è fatto più nulla. Sappiamo che OrSA ha integrato le rivendicazioni (giustamente) con gli argomenti più scottanti come apprendisti licenziati e la c.d. "circolare 26" (questo accadeva il giorno 19 febbraio...). Per di più c'è da ricordare che oltre 150 macchinisti e diversi capitreno sono stati pesantemente sanzionati per la vertenza che anche OrSA continua a sostenere.

Ora cosa s'aspetta? A quando il prossimo sciopero? Sono trascorsi i mesi di febbraio e marzo nel silenzio più totale.

... E RISPOSTA di C. Grimaldi

VERTENZA EQUIPAGGI Pause e rallentamenti, perché...

La vertenza partita dopo l'accordo del 15 maggio 2009 siglato dai confederali, ha subito prima gli stop delle ordinanze di differimento del Ministro dei Trasporti, adesso, invece, vi sono altri problemi che impediscono di darvi continuità.

L'attuale problema è collegato alle interferenze con gli scioperi relativi al contratto della mobilità su cui è coinvolto l'intero fronte sindacale. Una vertenza non particolarmente sentita dai ferrovieri, ma di rilevante importanza (a condizione che le regole del nascente CCNL siano vicine a quelle del contratto dei ferrovieri).

Non tutti sanno che una delle ulteriori limitazioni allo sciopero è determinata dalla regola della "rarefazione oggettiva", in base alla quale non è possibile proclamare nuovi scioperi prima che vengano effettuati quelli precedentemente indetti. Un problema non da poco, perché ciò non consente di mettere in sovrapposizione le due vertenze.

In un simile contesto, il sindacato OrSA si trova di fronte una triplice difficoltà. La prima è quella di non mollare la vertenza della mobilità che è complementare ad una disposizione legislativa per determinare la cosiddetta clausola sociale; la seconda è quella di scioperare (per il contratto della mobilità) insieme alle OOSS firmatarie dell'accordo 15 maggio 2009, contro cui ha una vertenza aperta in ambito aziendale, inviando così un messaggio poco comprensibile ai lavoratori che fanno fatica ad individuare i diversi livelli della vertenza; la terza è quella di trovare lo spazio per la proclamazione di azioni di sciopero a sostegno della aziendale sull'accordo equipaggi, rispettando le vincolanti regole sullo sciopero. OrSA sbaglia ad inseguire il contratto della mobilità? lo non credo (molto dipende dai contenuti finali del contratto della mobilità), tuttavia, una corretta informazione consente valutazioni reali che certo non eliminano le legittime critiche ed obiezioni di ognuno, ma evitano le spiegazioni fantasiose, talvolta strumentali, che non servono a nessuno, ancor meno ai lavoratori.



Al centro un momento del convegno con l'intervento di Felice Pasquale. Dall'alto a sinistra in senso antiorario: Ciamatti (Rifondazione), Evangelisti (IDV), Casini (SdL). A seguire alcuni degli apprendisti intervenuti, fra cui i due licenziati Bettocchi di Bologna e Citi di Pisa.

Foto: F. Chiapperini e A. Vasaturo

CONVEGNO DI FIRENZE di M. Balbi (TS)

LIBERALIZZAZIONI E LICENZIATI

A Firenze per ribadire la netta contrarietà dei lavoratori e degli utenti allo smembramento delle FS e per sostenere i giovani colleghi non confermati.

Si è svolto il 19 marzo nella sala del DLF di Firenze SMN il doppio appuntamento promosso dalla nostra rivista su: sfascio delle ferrovie e apprendistato.

Nella relazione introduttiva [a pag. 4, ndr], si è gettato uno sguardo alla storia delle ferrovie italiane e paragonando i trascorsi con l'attuale situazione, ricordando gli sforzi del Governo Giolitti per la messa in sicurezza del sistema ferroviario, e il ruolo attivo che la nostra storica rivista ricopre già dal 1908. Particolarmente efficace è stato il paragone fra l'attuale fase di 'regionalizzazione' del trasporto ferroviario e le 'concessioni' del 1885. Si è inoltre sottolineato al necessità di riassumere in un'unica vertenza la questione dei ferrovieri apprendisti "licenziati" nel silenzio più totale.

È intervenuto l'on. Evangelisti (IDV), il quale ha ribadito la propria sensibilità nei confronti delle problematiche del trasporto ferroviario e dei ferrovieri in particolare; ha

inoltre posto l'attenzione sul fatto come in questo contesto storico in Italia rimanga autonomo solamente il potere della magistratura. Concludendo si è posto l'accento sulla necessità di rientrare in possesso dei diritti, della sicurezza e della socialità in ambito ferroviario.

Nell'intervento di Ciamatti (PRC) s'è riflettuto come sia necessario mettere in discussione un'opera inutile [TAV, ndr] per 'sdoganare' delle risorse economiche per la messa in sicurezza, aumentare l'occupazione, etc. Raniero Casini (SdL) ha fatto notare come vi siano stati numerosi morti sul lavoro in ferrovia negli ultimi mesi (appena qualche giorno prima un tragico caso in Piemonte), senza che peraltro vi sia stata una mobilitazione del personale; ha inoltre ribadito il concetto che un lavoratore apprendista non può essere un lavoratore precario, in quanto una volta 'appreso' il mestiere deve poter essere equiparato a qualsiasi altro collega.

Sulla questione apprendisti nei successivi in-

terventi molto coinvolgenti sono state spiegate le reali motivazioni dei licenziamenti degli apprendisti (troppo infortunio, troppa malattia o l'aver partecipato agli scioperi...), ricordando che è venuto il momento di batterci affinché ogni lavoratore licenziato possa ritornare sul posto di lavoro. È stato quindi introdotto l'ex collega Citi con un bel pensiero: "sanno di rischiare [gli apprendisti licenziati, ndr], ma non possono omettere il loro impegno per la tutela dei diritti comuni".

L'apprendista licenziato Fabrizio Citi ha illustrato la sua situazione: licenziato perché ha esercitato il diritto allo sciopero, ricordando che: "come lavoratori [apprendisti, ndr] siamo deboli se non rispettiamo le regole per paura delle minacce aziendali".

In uno dei passaggi conclusivi, tornando al tema delle privatizzazioni, con un puntuale intervento di un collega della cargo è stato ricordato, carte alla mano, che l'intento per cui l'Europa imponeva la liberalizzazione del trasporto ferroviario doveva essere funzionale all'aumento del trasporto delle merci su ferro, e, con una vena leggermente polemica, ha ricordato come sia stato, proprio con un Governo di centro-sinistra (Min. Bianchi), tolto il 'K2', ovvero lo 'sconto' per l'utilizzo del secondo agente in cabina di guida, che avrebbe dovuto stimolare una sana concorrenza.

ULTIMA ORA: UN PERICOLO CONCRETO PER IL NOSTRO GIORNALE

Il 30 marzo 2010 è stato emanato un decreto interministeriale, che modifica il contesto normativo di riferimento per le spedizioni postali del settore dell'editoria e che stabilisce l'applicazione di tariffe non agevolate per ciascuna tipologia di spedizione.

Si tratta di un decreto che colpisce tutta l'editoria, per quanto riguarda le spedizioni in abbonamento postale, per le quali si calcola un aumento dei costi di spedizione di più del 500%.

Questo è un vero e proprio attacco del governo al diritto di informazione; la nostra rivista si associa alle proteste di tutti coloro che sono stati colpiti: riviste, associazioni, no profit. Questo decreto è un duro colpo anche per il nostro giornale: noi faremo di tutto per mantenere il nostro impegno di informazione e di promozione di iniziative, ma questo esorbitante innalzamento dei costi mette a repentaglio l'esistenza stessa di Ancora in Marcia.

La Redazione

**IL PROSSIMO
APPUNTAMENTO
IL 29 APRILE
ALL'UNIVERSITÀ DEGLI
STUDI DI FIRENZE**

PARTECIPATE!
(vedi locandina in fondo al giornale)



CONVEGNO DI FIRENZE di M. Mariani (MI)

STANNO SFASCIANDO LE FERROVIE!

Dal convegno sono emerse alcune affinità con la situazione delle ferrovie a inizio secolo

La locandina di questo convegno contiene un richiamo alla storia delle ferrovie nel periodo a cavallo tra la fine dell'Ottocento all'inizio del Novecento, in quanto si possono riscontrare numerose affinità tra la situazione dell'epoca, che vide il passaggio dalle "Convenzioni" alle "Ferrovie dello Stato", e quella attuale in cui le FS stanno venendo man mano sempre più ridotte ad una delle tante imprese ferroviarie operanti in Italia.

L'unità d'Italia

Il Regno d'Italia ereditò dai governi dei vari stati una situazione confusa dal punto di vista ferroviario: negli stati preunitari c'erano ferrovie statali, ma anche ferrovie private, e ferrovie di proprietà pubblica ma con esercizio delegato a società concessionarie.

Già nella prima fase del tentativo di riordino del panorama ferroviario si ebbe il primo grande scandalo, riguardante la Società per le Strade ferrate meridionali, nel 1862: il governo firmò una convenzione firmata a favore dei Rothschild, ma il Parlamento non la ratificò, con l'intento di favorire invece i concorrenti Pereire. Sia Rothschild che Pereire erano banche con sede a Parigi, quindi anche all'epoca erano presenti capitali stranieri investiti nelle imprese ferroviarie operanti in Italia.

Dall'inchiesta che ne seguì emerse che 14 dei 22 consiglieri di amministrazione della Società per le Strade ferrate meridionali erano deputati, che si sospettava corrotti dal conte Bastogi, già ministro delle finanze del primo governo italiano, per conto dei Rothschild.

Certi esempi di confusione tra ruoli politici ed amministrativi, tra incarichi pubblici e interessi privati, in particolare nell'ambiente ferroviario, non sono quindi nuovi, ma vengono da lontano.

Le Convenzioni

Dopo varie vicende, nel 1885 venne emanata la legge sulle convenzioni, secondo la quale la proprietà delle ferrovie rimaneva statale, perché ormai il patrimonio ferroviario era così ingente che nessun privato sarebbe stato in grado di riscattarlo; la gestione veniva invece affidata a delle società, per un periodo massimo di 60 anni, rinnovabile di 20 anni in 20 anni.

Le quote azionarie delle varie società erano per lo più italiane, ma rilevanti quote appartengono a gruppi finanziari tedeschi.

Si riscontrava inoltre una forte influenza dell'alta finanza su ministri e deputati.

Ma come funzionavano le convenzioni?

Ebbene, la rete ferroviaria era di proprietà statale, mentre le compagnie si occupavano della gestione tecnica e finanziaria. Gli introiti andavano per il 62,50% al gestore, e per il 27,50% allo Stato. Il materiale rotabile, tranne quello che era già di proprietà delle società private, venne venduto al prezzo globale di 265 milioni di lire.

Fin dall'inizio del periodo delle Convenzioni ci furono notevoli problemi, con lo Stato che doveva di continuo sborsare il servizio, intanto, era in pessime condizioni. I ritardi, in particolare, erano diventati enormi: nel 1899 si discusse alla Camera addirittura della proposta di considerare il ritardo del treno un reato, mentre fino a questo momento era considerato solo un illecito civile che dava luogo a sanzioni pecuniarie.

La gestione privata era basata sul più totale disimpegno, soprattutto nel periodo che va dal 1895 al 1905.

Il materiale rotabile era antiquato, poche erano le linee a doppio binario, e inconsistenti gli investimenti per lo sviluppo del trasporto.

Intanto le compagnie applicavano uno sfruttamento intensivo dei ferrovieri, e li facevano vivere in condizioni igieniche (dormitori, mense, impianti) pessime.

Furono numerosissimi i morti sul lavoro e per malattie

professionali: tra il 1886 e il 1892 il livello di mortalità tra il personale raggiunse addirittura quasi il 7%!

Le società applicano inoltre un sistema di punizioni basate su multe che piovevano indiscriminatamente, andando ad incidere sul salario reale dei ferrovieri di circa il 15-20%.

Il trattamento normativo ed economico dei ferrovieri nelle diverse società era molto diverso, ma sempre improntato alla ricerca del minor costo.

Quello delle Convenzioni fu anche un periodo di gravissimi incidenti:

- nel 1862 ad Asciano, vicino a Siena, un tragico incidente costò la vita a 22 soldati, 60 persone rimasero ferite
- nel 1893 diretto si scontrò frontalmente con un merci presso la stazione di Limito, causando 13 morti e decine di feriti
- nel 1898 in una galleria in salita della linea Genova-Novi Ligure macchinista e fuochista di un treno rimasero asfissati, il loro convoglio retrocesse a grande velocità e si andò a schiantare contro un altro treno fermo a Piano Orizzontale: 12 morti e molti feriti.

Le "Ferrovie dello Stato"

L'idea di nazionalizzare le ferrovie fu di Giolitti, del quale si cita che "mal tollerava che le società ferroviarie si comportano con lo Stato come da potenza a potenza".

Erano favorevoli a questo passaggio le industrie italiane, che si lamentavano che le compagnie si servivano molto di commissioni all'estero; e anche le imprese agricole e manifatturiere, che speravano in una riduzione delle tariffe di trasporto che si sarebbe avuta con la statalizzazione.

La gestione pubblica fu approvata nel 1905, le ferrovie furono riscattate dai privati pagando una somma di circa 500 milioni.

A dirigere le Ferrovie fu chiamato da Giolitti l'ingegner Riccardo Bianchi.

Subito dopo la statalizzazione, fu rinnovato il parco rotabile, vi furono molti raddoppi di binari, tra il 1906 e il 1907 fu incrementato il traffico del 20%, fu diffuso il sistema dell'illuminazione delle carrozze, fu introdotto il riscaldamento carrozze, vennero introdotti i mantici per la comunicabilità tra i vagoni, venne ideata una tariffa differenziata per permettere a tutti i cittadini di viaggiare a lunga distanza a un prezzo contenuto, comparirono i cestini di viaggio da un'idea della famiglia Casali di Cesena, vennero ridotti tutti i tempi di percorrenza, furono scavate nuove gallerie, si diede l'impulso all'elettificazione.

E i ferrovieri?

Nel 1900 i ferrovieri erano 102.000, ma in pochi anni diventarono più di 200.000, tutti orgogliosi del proprio ruolo di fondamentale importanza per lo sviluppo del Paese, tant'è che nessun ferroviere la mattina sarebbe uscito di casa dicendo "vado al lavoro", ma tutti dicevano che uscivano per "entrare in servizio".

Dal 17 al 22 aprile 1905 i ferrovieri diedero vita al primo sciopero nazionale di categoria della storia d'Italia. I ferrovieri erano in realtà contrari alla statalizzazione, perché sarebbero diventati dipendenti pubblici e quindi lo sciopero per loro sarebbe diventato reato penale. Erano però contrari al sistema delle Convenzioni, per la disparità con cui venivano trattati dalle diverse compagnie, pur svolgendo lo stesso lavoro, e per le condizioni di vita e di lavoro in cui si trovavano.

Con la legge del 1905 i ferrovieri diventarono quindi statali, ma con lo sciopero ottennero nel 1906 lo "stato giuridico", che garantiva i loro diritti, due anni prima che lo ottenessero anche tutti gli altri dipendenti pub-



blici.

Solo dopo con la creazione del SFI (Sindacato Ferrovieri Italiani) si inizierà a parlare di sicurezza sul lavoro, e solo con la nascita di "In Marcia" si iniziò a lottare in maniera organizzata per delle condizioni migliori. In Marcia si fece anche paladina di denunciare tutti gli incidenti ferroviari, sia per la salvaguardia dei lavoratori che dei viaggiatori.

Dal 1985 ad oggi

Nel 1985 è incominciato il processo di privatizzazione delle ferrovie, e successivamente anche il processo di liberalizzazione, con l'ingresso di privati nel trasporto merci, ed ora anche nel trasporto passeggeri.

Più si va avanti, e più peggiorano le condizioni dei ferrovieri, dispersi in un'infinità di contratti, e di piccole imprese.

L'unicità di FS è messa a serio rischio, e quindi è anche a rischio il trasporto "sociale": come all'epoca delle Convenzioni, il privato entra per guadagnare, quindi dove può risparmiare, lo fa, e come già sta accadendo, il risparmio lo si fa sul costo del lavoro, ma anche sulla manutenzione, e sull'evitare di fare servizi che non rendono. Vogliamo quindi una ferrovia per pochi, per chi può permettersela, o vogliamo invece un servizio di utilità sociale?

E i treni merci devono esistere perché alcune imprese, magari di capitali stranieri, si arricchiscono facendo i "treni buoni", e lasciando tutto il resto ai camion? Oppure vogliamo che anche il treno merci sia un servizio, e in più un servizio che rispetta l'ambiente?

Come macchinista, infine, non posso concludere non ricordando che, mentre dal secondo dopoguerra al 1985 sono morti per incidenti ferroviari solamente 7 miei colleghi, dal 1985 ad oggi, invece, di macchinisti morti ne abbiamo contati 55!

Firenze, 19 marzo 2010

BIBLIOGRAFIA

MAGGI S. (2007), *Le ferrovie*, Bologna: Il Mulino
 CABASSI M. C. (1988), *La vicenda di "In Marcia" periodico dei macchinisti FS*, in "80 anni di storia dei macchinisti attraverso la rivista "In Marcia", a cura di Ordigoni E., Firenze: Ancora In Marcia



LIBERALIZZAZIONI di L. Mobilio (NA)

IL NEOLIBERISMO ALL'ITALIANA

Nella Repubblica delle banane anche per le nostre gloriose F.S. si vuole percorrere una strada che altri paesi hanno capito essere fallimentare... e non solo nelle ferrovie



L'Italia, non so per quale arcana ragione, è il paese che arriva sempre in ritardo agli appuntamenti importanti. E' sempre stata, nella sua comunque giovane vita di Stato unitario, la nazione che accontentava tutti ma non dispiaceva nessuno. Una nazione basata sull'opportunismo e la furbizia, che l'ha portata ad andare sempre nella direzione che prendeva il vento in quel preciso momento storico. Forse solo durante il periodo fascista ha avuto una certa personalità nel portare avanti un proprio sistema economico e politico, per quanto sbagliato esso fosse.

Nel 1987, quando nel mondo il nucleare era visto come il migliore sistema di approvvigionamento dell'energia elettrica per un paese, gli italiani al referendum votarono parere contrario. Forse allora non fu una buona scelta, ma col senno di poi si può dire che fu meglio così. Prima di tutto perché adesso ci sono tanti sistemi di approvvigionamento di energia compatibili con l'ambiente da rendere il nucleare vecchio. Seconda cosa, visto la fine che fa la spazzatura nel nostro paese, non voglio neanche immaginare che fine avrebbero fatto le scorie radioattive prodotte dalle centrali nucleari. E...udite udite...ora che la tecnologia ha fatto passi da gigante e paesi come la Germania usano più pannelli solari dell'Italia (o paes do'Sol) che argomento esce tra i politici a causa dell'aumento tariffario delle bollette? Ma la costruzione di centrali nucleari.

L'Inghilterra invece, tra le nazioni più innovative d'Europa, nel 1995 privatizzò le ferrovie statali che erano arrivate oramai alla bancarotta. Doveva essere una rivoluzione. Ora il governo le sta rinazionalizzando in maniera camuffata.

Purtroppo è innata nelle nostre mentalità la convinzione che le cose statali per loro natura non possano funzionare bene. Perché? Perché statale significa "posto fisso e sicuro", quindi si è legittimati ad essere menefreghisti. Di conseguenza per far funzionare un qualcosa, bisogna privatizzarlo, come se i "privati" fossero entità aliene superdotate. I "privati" sono solo persone che ci tengono affinché la loro azienda funzioni, perché i soldi li mettono

loro (non in Italia) e più l'azienda funziona, più loro guadagnano.

Avete mai sentito dire i pendolari "Ma con la privatizzazione la Ferrovia non doveva migliorare?"

Vogliono farci credere che la privatizzazione, lo smembramento delle FS porterà netti miglioramenti nei servizi, nella puntualità, nella pulizia...Ma stiamo già vedendo che non è così.

I lavori di manutenzione delle linee le fanno ditte esterne. Con operai improvvisati che lavorano senza la minima sicurezza addirittura in mezzo ai binari. Una volta esisteva il "palo" che con la radiolina, a 1 km di distanza, avvertiva gli operai che stava arrivando il treno. E prima del "palo" c'era un cartello che indicava la presenza di una squadra lavori o di un cantiere. Ora si va a 140 - 160 - 180 km/h, e da una curva ti sbucano all'improvviso tre o quattro operai che in fretta e furia raccolgono le loro cose e si riparano ai bordi dei binari. Oppure ditte di pulizie che cambiano da un mese all'altro che con lo stesso "mocio" lavano a terra, puliscono cessi e le cabine di guida. Mancate riparazioni di locomotori per un motivo impensabile in un'azienda simile da 90.000 dipendenti: M.S. Manca scorta. Treni in ritardo cronico. Ma la TAV funziona. Hanno costruito i treni super veloci e i problemi sembrano risolti. Adesso un pendolare può andare da Milano a Firenze in un'ora e mezza. Ma sti cazzi! Dice il pendolare che da Mantova deve andare a Milano e per fare 100 km ci impiega quasi due ore.

Allora mi domando: per chi è stata concepita la liberalizzazione? Per gli imprenditori a corto di soldi che avevano bisogno di altri soldi oppure per far risparmiare i cittadini?

Il trucco è semplice. Far andare in malora l'azienda per poter dire poi "Non c'è scelta... dobbiamo privatizzarla". Ma non si faceva prima a cambiare l'Amministratore Delegato?

Una volta che l'azienda non vale nulla perché indebitata, i pescecani arrivano e a poco prezzo comprano una potenziale impresa che può far fruttare miliardi.

Non c'è ne rendiamo conto, ma il neoliberalismo che ha portato il Sudamerica e l'Africa in rovina sta arrivando nella ricca Europa.

Cos'è il neoliberalismo? Prendete il liberalismo e moltiplicatelo all'ennesima potenza.

Uscirà fuori un sistema economico basato sul saccheggio, da parte di Banche e multinazionali, delle materie prime di altre nazioni più povere come il petrolio, il gas, il rame, il ferro, l'acqua, le compagnie aeree, le ferrovie... insomma di tutti i settori economicamente strategici. Questo significa più soldi per pochi e meno per tutti! Più mercato e meno Stato!

Ma la cosa grave sapete qual'è? Che il Sudamerica

adesso ci sta raggiungendo e tra qualche anno ci supererà anche, se gli USA glielo permetteranno. In Venezuela adesso la compagnia petrolifera è statale e i proventi della vendita di questa importante materia prima vengono ridistribuiti alla popolazione sotto forma di opere pubbliche, aumenti salariali ecc.... In Bolivia il gas è stato nazionalizzato. Sono state aumentate le pensioni con i proventi della vendita. In Brasile lo stesso. In Ecuador, qualche mese fa, il principale canale televisivo di opposizione ha chiuso per bancarotta. I dipendenti finiti tutti in mezzo la strada. Sapete la proposta del governo Correa quale è stata? Non la cassa integrazione. Finanziare i dipendenti della televisione per fare comprare a loro stessi l'azienda. Questo significa essere avanti, avere idee, progredire. In pratica ora i governi latinoamericani si stanno riappropriando delle risorse strategiche dell'economia portando avanti dei loro personali progetti politici, giusti o sbagliati che siano.

Che sta avvenendo invece in Italia adesso? Sta arrivando il neoliberalismo. L'ENI non è più nazionale. Alitalia, la compagnia di bandiera stava per diventare francese. Adesso comunque non è più statale. Le ferrovie stanno anch'esse per diventare francesi, svizzere e tedesche. Direi che basta così, anche perché non possediamo altro come paese. Quel poco che avevamo è stato svenduto a compagnie estere o italiane private. Il quadro qual'è adesso?

Abbattimento del costo del lavoro. Aumenti esponenziali di profitti a discapito dei parametri di sicurezza ed efficienza. Ma soprattutto una cosa. Se un trasporto ferroviario privato dovesse fallire, come si sposterebbero milioni di cittadini?

In teoria le tesi del liberismo e del liberalismo sono davvero bellissime. Ma la realtà è ben diversa. Il mercato non si regola da solo. Non è un'entità a se stante. E' formato da Banche e multinazionali, che sono composte da persone che regolano il mercato secondo come gli garba e pensando solo ai loro profitti personali. Va da se che il resto della popolazione ne trae il beneficio minimo che potrebbe avere se quel settore fosse controllato dallo Stato, quindi dalla collettività.

Possibile che dobbiamo andare a sbattere con la testa contro un muro per capire che non si può sfondare?

due momenti del convegno: qui sotto Sandro Targetti in alto Dante De Angelis





AGENTE SOLO da "LA STAMPA" del 14/3/2010

"MACCHINISTI A RISCHIO SE STANNO MALE IN CABINA"

Il pm Guariniello: troppo lenti i soccorsi sui treni (e si tratta solo di simulazioni!)

Il 4 luglio scorso, sulla linea Nocera-Cava de' Tirreni, il conducente del treno 12369 è stato investito dalle scariche elettriche della cabina e ha perso i sensi. I soccorsi sono arrivati in un'ora. Nelle scorse settimane, il macchinista di un treno locale piemontese ha avvertito un malore e si è accasciato. Per fortuna si trovava all'interno della stazione di Cambiano. I soccorsi sono arrivati quasi immediatamente.

Quanti infortuni del genere succedono sulle nostre ferrovie? E soprattutto quali sono i pericoli visto che dal 2002 Ferrovie permette la guida di un convoglio anche a un solo conducente (prima erano sempre in due)? Se lo chiedono da tempo le maggiori organizzazioni sindacali dei ferrovieri, che da anni hanno imbastito una battaglia sul punto. Ma ora se lo chiedono anche la procura di Torino, il Capo dello Stato e il governo.

Tutto nasce da un fascicolo di indagine aperto dal procuratore vicario Raffaele Guariniello il quale, sempre attento ai problemi della circolazione ferroviaria (preferisce le rotaie all'aereo) ha iscritto nel registro degli indagati alcuni dirigenti delle Ferrovie per omessa valutazione del rischio e omessa predisposizione di un piano di soccorso sanitario.

Il problema è più complesso di quanto si pensi, anche perché competenti in materia di piani di soccorso sono le Asl, che rispondono alle Regioni, e in Italia non esiste un protocollo unico valido ovunque. Il risultato è quello di avere un'Italia fatta di regolamenti e procedure differenti, senza che nessuno davvero riesca a farle rispettare.

I sindacalisti, che da tempo hanno un tavolo di trattativa aperta con l'azienda, propone di ritornare al doppio conducente (ipotesi ovviamente vista come fumo negli occhi da Ferrovie) oppure riquilibrare i capitreno in modo tale che, in caso di necessità, siano in grado di compiere semplici manovre con i treni. Questo tipo di qualifica sarebbe particolarmente utile in caso, per esempio, di malori o infortuni al di sotto di una galleria. L'azienda ha risposto dotando i macchinisti di computer palmari ed estendendo la copertura dei cellulari an-

"competenti in materia di piani di soccorso sono le Asl, che rispondono alle Regioni, e in Italia non esiste un protocollo unico valido ovunque"



Il Procuratore della Repubblica Raffaele Guariniello

che sotto i tunnel. Ma l'implementazione tecnologica pare insufficiente.

Di recente il procuratore vicario Guariniello ha fatto effettuare alcune prove alla

galleria Vernante (tra Cuneo e il Col di Tenda) e a Valenza. **Dal momento in cui il conducente ha chiamato soccorso a quando i paramedici sono saliti sul treno sono passati rispettivamente 40 e 45'. Troppo.**

Per questo i sindacalisti dei ferrovieri hanno scritto al Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano il quale, sempre sensibile all'argomento, ha invitato i ministri del Lavoro Maurizio Sacconi e delle Infrastrutture Altero Matteoli a occuparsi della cosa. Si spera che dalla cooperazione istituzionale si possa pervenire a un modulo di intervento unico da applicare in tutta Italia.

RAPHAËL ZANOTTI

la Repubblica **TORINO**

(23 marzo 2010)

Il macchinista si sente male i pendolari rimangono a piedi

Ancora polemiche sul guidatore unico imposto dalle Fs: un'ora di attesa a Racconigi per il convoglio successivo. Timori per l'eventualità di una fermata in galleria. Nelle simulazioni del pm 45 minuti per i soccorsi

Un treno soppresso perché il macchinista si è sentito male mentre guidava, solo in cabina. Gli assonnati pendolari fatti sbarcare alla stazione di Racconigi, costretti ad aspettare per un'ora la corsa successiva, perché le Fs non hanno ritenuto necessario mettere in strada bus sostitutivi. "Ci sarebbe voluto ancora più tempo". E la spinosa questione del "macchinista solo" che riemerge, per le implicazioni legate alla sicurezza e in particolare a quella nelle gallerie.

Lo stop fuori programma, con la solita coda di proteste e segnalazioni infuriate, è dell'alba di ieri. Il macchinista di turno sul regionale 10207, partito alle 5.10 da Porta Nuova e diretto a Ceva, poco prima di Racconigi ha avuto un malore. Tachicardia. Vertigini. La paura del peggio. È riuscito ad avvisare il capotreno e, con il cellulare Gsm/r in dotazione, ad allertare il capostazione. Il convoglio, erano le 5.54, è stato così instradato su un binario di servizio e non è più ripartito. Un'ambulanza del 118 ha soccorso il ferroviere non più in grado di

guidare, un trentenne. I viaggiatori sono stati costretti a scendere e ad aspettare il treno successivo. E anche i passeggeri in attesa alle fermate dopo - Fossano e Mondovì, tra le altre - hanno subito gli "effetti collaterali" della soppressione del regionale. **Al macchinista poi è stata diagnosticata una "crisi di panico, dovuta a stress"**. Cinque giorni di prognosi, l'obbligo del riposo assoluto.

I sindacalisti dell'Orsa tornano a mettere in discussione la scelta aziendale, sottoscritta da tutte le altre sigle di categoria, che ha portato al sistema del macchinista unico in cabina, a regime da dieci mesi. "E se il collega si fosse sentito male in una galleria, su un viadotto o lontano dagli accessi stradali?". Le simulazioni fatte fare dal pm Raffaele Guariniello, aperta una inchiesta pure su questo fronte, hanno dato risultati sconcertanti e preoccupanti: 40-45 minuti per raggiungere i due treni bloccati in galleria, in provincia.

LORENZA PLEUTERI



SICUREZZA di C. Peredo (MI)

DISASTRO IN BELGIO!

È terribile il bilancio delle vittime dell'incidente ferroviario di Hal - Buizingen (B) avvenuta lunedì 15 febbraio



Alcune delle tragiche immagini dell'incidente

IL SINDACATO CGSP CHIEDE DUE MACCHINISTI!

Il sindacato socialista CGSP-ferrovieri (il maggiore del Paese e nelle ferrovie, ndr) chiede che un secondo macchinista venga assegnato ai treni nelle ore di punta per aumentare la sicurezza ferroviaria. Il sindacalista Jos Digneffe (CGSP) propone di affiancare macchinisti cargo (tra l'altro ve ne sono "disponibili" a causa della crisi economica) ai treni passeggeri nelle ore di punta. "Utilizziamoli per migliorare la sicurezza. Quattro occhi vedono meglio di due".

(Fonte: *Le Soir*, dal sito "la Talpa")

Il 15 febbraio, in Belgio, ad un chilometro dalla stazione di Hal, una cittadina distante 20 chilometri dalla capitale Bruxelles in direzione sud, è avvenuto un terribile incidente ferroviario, che ha provocato 20 morti e più di 80 feriti, di cui almeno 15 in gravi condizioni.

All'ora di punta, due treni della linea Mons/Bruxelles sono entrati in collisione e i soccorritori hanno trascorso ore ad evacuare i passeggeri dai convogli coinvolti.

Le possibili cause su cui si sta indagando sono quelle dell'errore umano, e del guasto tecnico. Per quanto riguarda la dinamica, uno dei due treni non avrebbe rispettato il segnale rosso.

Il Belgio fu il primo paese europeo a realizzare nel 1835 una rete ferroviaria nazionale, ma dal 1997 ad oggi, e in particolare dal 2007, si segnalano notevoli peggioramenti dei parametri di sicurezza, e un continuo aumento di indebiti superamenti di segnali a via impedita.

I macchinisti belgi viaggiano da anni ad agente solo.

La mattina del 16 febbraio i macchinisti belgi hanno dato vita a uno sciopero come reazione all'incidente. Si lamentano delle condizioni di lavoro che stanno peggiorando continuamente. E ogni volta che capita qualcosa, la colpa è sempre dell'*errore umano*.

Noi esprimiamo la massima solidarietà ai nostri colleghi belgi, che con la lotta intendono tenere alta l'attenzione sulla problematica della carenza di sicurezza, tragicamente evidenziata da questo nuovo incidente.

Quanti altri morti ci vorranno in Europa perché i governi si rendano conto che l'equipaggio ad agente solo non è sicuro?

Quanti altri disastri serviranno, perché risulti chiaro a tutti che il trasporto ferroviario è un servizio, e come tale deve essere sicuro? E per capire che i privati che stanno entrando in tutta Europa (e in Italia) puntano al pro-

fitto, e non si fanno scrupoli di ridurre i livelli di sicurezza per ridurre i costi?

Esortiamo fortemente tutti coloro che ragionano sulle ferrovie, sulla manutenzione e sugli equipaggi unicamente in termini di costi e ricavi, siano essi politici, professori universitari, dirigenti delle imprese ferroviarie, studiosi o giornalisti, a porsi questa domanda: come si sentirebbero, se tra i morti

di Hal, tra i morti di Crevalcore, tra i morti di Viareggio, ci fossero state persone a loro care?

LA LETTERA DELL' IN MARCIA AI COLLEGHI BELGI ED EUROPEI

*Ai macchinisti del Belgio
Al sindacato CGSP- ferrovieri
A tutti i sindacati e movimenti europei che lottando per le condizioni di lavoro dei macchinisti*

*Compagni,
con questa lettera vogliamo esprimere la nostra più profonda solidarietà ai macchinisti belgi, per il tragico incidente di Hal del 15 febbraio scorso.*

Ancora una volta non si cercano le vere cause dell'incidente, ma si dice che è colpa di un errore umano, è sempre colpa del macchinista, che è sempre il primo a rimetterci la vita.

Noi non dobbiamo rassegnarci ad accettare tutto questo.

Esprimiamo tutto il nostro sostegno ai compagni del CGSP, che con forza stanno chiedendo che venga rimesso il secondo agente in macchina, almeno nelle ore di traffico più critiche.

In Italia, l'agente solo su molti treni è stato introdotto dal 15 maggio scorso, anche in virtù del fatto che in Europa già da tempo alla guida dei treni vi era un solo macchinista, ma adesso che ci giungono notizie di un ritorno al 2° macchinista siamo più convinti che le nostre rivendicazioni continuano ad essere valide come quelle di tutti i macchinisti europei inascoltati e costretti da anni ad andare ad agente solo. Responsabilità, sicurezza ed isolamento sul posto di lavoro sono elementi che riguardano tutti i macchinisti che pur accettando nuove tecnologie in supporto di un aumento della sicurezza, sono convinti che chi ha preferito sostituirle all'uomo ricco di capacità dinamiche ed intellettive abbia fatto una scelta sbagliata.

A partire dalla coraggiosa azione dei compagni del CGSP vogliamo pertanto lanciare un appello a tutti i sindacati e movimenti europei che lottano per i diritti e le condizioni di lavoro dei macchinisti:

iniziamo tutti insieme una campagna per RIPORTARE IL SECONDO AGENTE IN MACCHINA, migliorando così il lavoro dei macchinisti, e contribuendo ad avere delle Ferrovie più sicure.



RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO di Oscar Notte (TO)

IN MEMORIA DI WALTER

È inaccettabile il fatto di uscire di casa la mattina per andare a lavoro e non rientrare mai più. Il caso di Walter ci ha colpiti nel profondo anche per la sua giovanissima età. Pubblichiamo lo sfogo legittimo di chi l'ha conosciuto da vicino.

Cari Colleghi,
Vi scrivo perchè sono arrabbiato, MOLTO arrabbiato e terribilmente affranto!!!

Sono un Ferroviere, un macchinista per l'esattezza, sono un dipendente di FS da 6 anni e da quando sono stato assunto continuo a ricevere notizie di colleghi deceduti svolgendo il loro lavoro.

Purtroppo uno sottovaluta sempre notizie e fatti come quelli qui sotto esposti fino a che queste notizie non ci toccano di persona. Si sentono e ci si dà poco peso, perchè non è successo a noi, perchè non ci toccano nel profondo per mille altri motivi fino al giorno che squilla il telefono o un'amico ti mette il braccio intorno al collo e ti rendi conto che sei un numero come tutti gli altri!!!

Il 15 marzo 2010 Walter Pouli è deceduto venendo a contatto con la linea aerea.

Walter era un operaio di RFI un operaio della TE (impianti elettrici). Anche lui come me erano diversi anni che svolgeva il suo lavoro e tutti i giorni si "arrampicava" per svolgere la manutenzione alla stessa linea aerea; lunedì purtroppo qualcosa non è andato come dove andare ed è rimasto folgorato dai 3000 V. (per chi avesse letto la notizia Walter non era un apprendista ma un'operaio... "I GIORNALISTI SONO DEI SERI PROFESSIONISTI")

Walter era il fidanzato di mia sorella da circa due anni, quindi era quasi come un fratello per me e come un figlio per i miei genitori, quindi immaginate come la prenderemo a cuore. Walter lascia un figlio di 3 anni, mamma e papà, e un fratello oltre a tutti gli amici di cui era circondato.

Scrivo perchè non trovo proprio logico che si esca di casa al mattino per andare a lavoro, per costruirsi una vita, per andare avanti con la vita, per costruire una famiglia, per poi non tornarci più in quella CASA per cui si sono fatte e si stavano facendo tante fatiche. Quello che mi preoccupa ora è sensibilizzare l'opinione pubblica non certo con i nostri media che stanno già cercando di colpevolizzare colui che purtroppo non tornerà a casa dai suoi cari MAI PIÙ. La Stampa colpevolizza già Walter, quando io in prima persona lunedì intorno alle 17 ho parlato con la polfer e con un responsabile di RFI che mi diceva che le indagini sono ancora in corso, non si sa esattamente cosa sia successo, e dubito che un giornalista sia più informato di chi svolge le indagini, purtroppo i nostri media sono influenzati e pagati dai nostri stessi "Padroni". Non mi sembra giusto insultare così un lavoratore, il quale tra l'altro era un semplice preposto, un operaio non un responsabile, lui eseguiva semplicemente gli ordini! Tra l'altro "qualcuno" ha sostenuto chiaramente e più volte ("COLLEGHI") che

Walter è sempre stato un lavoratore responsabile. Un gran lavoratore maledettamente fiero di quello che faceva!!!

È ovvio e molto più facile puntare il dito contro chi non si può difendere, contro chi ora non può più parlare, piuttosto che mettere in discussione il sistema. Io mi auguro con tutto il cuore che non accada, che non si cerchi di infangare il nome di Walter, di un lavoratore come noi, che svolgeva sicuramente un lavoro pericoloso ma non avrebbe dovuto sicuramente rimetterci la vita. Ma visti gli esempi passati, dove non ho mai sino ad ora sentito che le responsabilità cadessero su chi è realmente responsabile e non su chi ci ha rimesso e non c'è più (la colpa è sempre di chi muore)... so già che cosa aspettarmi e lo sto vivendo insieme a tutta la sua famiglia in prima persona giorno per giorno.

Walter era quasi tutti i giorni a casa nostra, pranzo e cena, essendo una famiglia di ferrovieri si possono immaginare i discorsi (anche mio papà è un ferroviere), si parlava spesso di lavoro e lui ha sempre detto che lavorava in situazioni di scarsissima sicurezza, che lui stesso faceva domanda ai suoi responsabili dei DPI (dispositivi di protezione) dal caschetto alle funi di imbragaggio di sicurezza, ecc., ecc., sentendosi a volte dire che era un "rompicoglioni", questi discorsi li ho sentiti centinaia di volte da parte sua, proprio ultimamente stavamo discutendo su una possibile denuncia, ma lui era timoroso, perchè lì in quella realtà come la nostra per quanto ne possa aver capito si vive in clima

di terrore con la paura di perdere il posto di lavoro, con minacce velate e sottili, ed ora è assurdo che proprio lui ci abbia rimesso la vita, sicuramente si poteva fare di più in ambito sicurezza, ci sarebbero dovuti essere più controlli si sarebbero dovute fare mille altre cose che evidentemente non sono state fatte; ora il risultato è quello che ci ha portato via Walter e nulla di quello che si farà da ora in avanti ce lo riporterà indietro, ne lui ne tutti gli altri lavoratori deceduti svolgendo il proprio lavoro.

Io parlo non solo a nome di Walter ma a nome di tutti gli altri che hanno dovuto subire lo stesso destino beffardo probabilmente per questione di costi, per fretta o per quant'altro di sicuro di poco conto rispetto al valore della vita umana.

Parlo di costi perchè la sicurezza ha un costo, anche oneroso, ci sono sempre più tagli al personale e sicuramente con più personale vuol dire più controlli e maggior efficienza... invece???

Il discorso è molto lungo e credo che siamo tutti già abbastanza informati, non sto puntando il dito contro nessuno, non mi permetterei assolutamente, mi domando solo se tutto questo valga la pena, se valga la pena sacrificare la vita... si si proprio la vita, aveva 26 anni e di sicuro una vita davanti... per cosa poi?

Con tutto ciò non voglio neanche dire che Walter sia assolutamente incolpevole, perchè io come tutti gli altri non sappiamo cosa sia successo realmente, di sicuro con un maggior controllo e con tutti i mezzi di cui si dovrebbe disporre e si fossero rispettate le "regole" ... non sarebbe accaduto!

Walter era sicuramente un BUONO, una gran persona, un ragazzo dolce e premuroso verso suo figlio di 3 anni al quale gli si dovrà dire che non rivedrà più il suo "PAPÀ", rispettoso e con dei valori e potrei dilungarmi per ore per descrivere chi fosse, ma non serve perchè a prescindere da che persona fosse non si meritava quello che ha ricevuto in cambio!!!



APPRENDISTI LICENZIATI: IL RACCONTO DEI FATTI

Negli ultimi anni in ferrovia le assunzioni, soprattutto per macchinisti e capotreno, vengono fatte con contratto di apprendistato, secondo quanto previsto dalla legge 276/2003.

In base ad un accordo con i sindacati, applicativo della legge, la durata del contratto di apprendistato è di 46 mesi, allo scadere dei quali, come prevede la legge, il datore di lavoro ti può confermare a tempo indeterminato, oppure lasciare a casa senza dover motivare questa decisione in alcun modo.

In FS accade però, sempre grazie a quell'accordo, che un macchinista viene utilizzato come macchinista unico sul treno, dopo soli 20 dei 46 mesi, previo superamento dell'esame di professionalizzazione, mentre un capotreno viene utilizzato da unico capotreno sul treno addirittura dopo soli 8 mesi.

In pratica, la formazione dura solo 20 o 8 mesi, rispettivamente per macchinista o capotreno, mentre dopo l'azienda fa lavorare questi ragazzi identicamente ai loro colleghi esperti, con le stesse responsabilità, lasciandoli da soli, ma per tutti i 46 mesi li continua a pagare questi come apprendisti. (E inoltre sfrutta gli sconti contributivi previsti dalla legge).

Una dozzina di questi ragazzi, che pure hanno superato regolarmente tutto l'iter formativo, alla fine dell'apprendistato non sono stati confermati, e sono quindi rimasti senza lavoro.

Questo fatto è di per sé "normale", come ricordato, per i contratti di apprendistato, anche se noi non lo condividiamo perché riteniamo che questa legge sbilanci notevolmente il potere dalla parte dei datori di lavoro, lasciando i lavoratori inermi.

Nel caso specifico delle FS, però, riteniamo quanto accaduto profondamente ingiusto: è troppo comodo far lavorare un ragazzo pagandolo come apprendista, ma caricandolo della responsabilità della condotta, della sicurezza e della clientela di un treno, come un suo collega assunto però a tempo indeterminato. Noi vogliamo che tutti questi ragazzi vengano da FS riconosciuti come lavoratori a tempo indeterminato, dal primo giorno che hanno viaggiato ad agente unico!

Chiediamo pertanto a tutti i cittadini di firmare la presente petizione, che presenteremo al Parlamento, al Presidente della Repubblica e ai Presidenti di tutte le Regioni, essendo queste gli enti preposti ad emanare i criteri applicativi della legge sull'apprendistato.

Noi sosterrremo i nostri colleghi licenziati, perché di licenziamenti veri e propri si tratta, nelle sedi legali, ma chiediamo a tutti voi un sostegno, attraverso una firma, perché questa ignobile vicenda non passi nel silenzio.

**NORMATIVA di M. Balbi (TS)**

VADEMECUM BLOCCO PORTE

(da staccare e conservare)

Sul numero di febbraio 2010 abbiamo pubblicato un articolo che gettava uno sguardo sul complesso sistema normativo che regola le responsabilità del lavoratore che si trovi a gestire l'avaria del Blocco Porte (nell'articolo di febbraio si faceva riferimento alle vetture Media Distanza).

Consci delle problematiche del PdM (ma anche del PdB) nel districarsi in mezzo a norme spesso contrastanti tra di loro, la redazione dell'Ancora In Marcia ha ritenuto di dare delle indicazioni più precise in merito alla gestione delle avarie al Blocco Porte.

In queste fattispecie rientrano tutte le porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico, v. DEIF n. 4.2) e le porte dei treni con doppia trazione simmetrica di e414 (v. DEIF n. 19.1, punto 1), ma non quelle con il c.d. Blocco Temporizzato di cui alla DEIF n. 17.1 (appartenenti al gruppo di rotabili con la sola telechiusura porte, v. nota 2 al p.to 1).

Innanzitutto è necessario ribadire che il c.d. Blocco Porte è un dispositivo di sicurezza senza il quale non sarà possibile immettere in circolazione i rotabili a partire dal 31/12/2012, ai sensi dell'art. 4, c. 5 della Disp. 30/07 di RFI (cfr. Allegato 1, requisito n. 2.9, elemento 1-b) della medesima Disp.), in un'ottica di adeguamento in termini di sicurezza del materiale rotabile, visti i molti incidenti occorsi nel tempo (le famose "porte killer").

È importante anche ricordare che la normativa di sicurezza è ora appannaggio dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162), compito in precedenza svolto da RFI.

In particolare, per quanto riguarda le anomalie al Blocco Porte, è possibile evidenziare che:

- la normativa di riferimento è l'art. 91 ter, c. 11 della PGOS, così come modificato dal Decreto n. 5/2009 dell'ANSF;
- la DEIF n. 4.2 disciplina le disposizioni relative all'utilizzazione delle porte d'accesso in caso di anomalie (cfr. p.to 1 - Generalità) e non disciplina la gestione del materiale rotabile (come spesso viene fatto credere...), anche se in alcune formulazioni ciò potrebbe essere inteso.

Analizziamo nel dettaglio il comma 11 dell'art. 91 ter:

«...Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il persona-

le di condotta:

a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;

b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno...»

La fattispecie riguarda, si noti subito, l'inconveniente avvenuto durante l'esercizio, ovvero a treno già partito (v. forma: «...durante il servizio...»), anche in funzione della dicitura di cui al punto a): «in partenza... non deve avviare il treno...», per proseguire, al terzo capoverso, con la formulazione:

«...il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto...».

Queste formulazioni articolate, degne della peggiore forma linguistica burocratica, lasciano ben poche interpretazioni per gli addetti ai lavori, ma risultano poco comprensibili al personale.

Quando questo è stato fatto notare all'ANSF, la stessa ha risposto con una nota (prot. n. ANSF 03423/09 del 26/6/2009) con la quale ribadiva: «...la norma emanata da questa agenzia dispone che... lo svolgimento del servizio passeggeri può proseguire... solo fino alla località di servizio ove il materiale rotabile guasto possa essere riparato o sostituito...».

La formulazione che in questo momento sta creando i più grossi fraintendimenti tra il personale e Trenitalia, è quella del penultimo capoverso del p.to 3.1 della DEIF n. 4.2:

«Qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, sarà cura del presidio territoriale competente programmare il riutilizzo del materiale fino al raggiungimento di una località di servizio ove sia possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, comunque non oltre le ore 24.00 del giorno successivo.»

Viene di sovente fatto credere, riducendone il significato, che la formulazione sia da intendere come: «Qualora non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, il PdC emetterà M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al CT».

Questa interpretazione risulta doppiamente erronea, in quanto:

- non è compito della DEIF n. 4.2 stabilire le condizioni di utilizzazione del materiale rotabile (in quanto stabilite dalla PGOS), ma esclusivamente normare le condizioni per la ricerca dei guasti e delle operazioni da svolgere per la messa in sicurezza delle porte;
- si trascura la formulazione che esplicita chiaramente: «qualora a termine corsa non fosse possibile...», presupponendo quindi che l'inconveniente sia occorso durante il viaggio.

Da ribadire che, oltre alla regolamentazione ferroviaria, il lavoratore deve necessariamente operare nel rispetto delle normative di legge (già brevemente accennate nell'articolo sul Blocco Porte apparso sul numero di febbraio).

Volendo riassumere sinteticamente i doveri del personale che opera con rotabili dotati di Blocco Porte sono:

1. rilevare il corretto funzionamento del Blocco Porte (secondo le modalità descritte dalle norme del mezzo di trazione) durante l'esecuzione delle prove;
2. avviare la marcia del treno solamente una volta ottenuta l'accensione delle lampade spia di Blocco Porte, ed arrestarla immediatamente qualora queste si spegnessero;
3. in mancanza o assenza della segnalazione del Blocco Porte, darne notizia al CT per la ricerca di eventuali guasti o intervenire direttamente quando di spettanza;
4. qualora non si riesca a ripristinare la segnalazione del Blocco Porte occorre darne avviso al referente aziendale - SOR/SOP/DCT. Nel caso ciò avvenga nella località di origine del treno converrà **utilizzare il modulo M.40 che trovate dietro;**
5. il servizio potrà essere svolto qualora avvenga la riparazione o la sostituzione del materiale rotabile con altro funzionante, oppure qualora sia ordinato per iscritto di utilizzare il materiale guasto (ricordando che in nessuna disposizione aziendale viene affermato che il personale DEVE partire senza il Blocco Porte, anzi accade esattamente l'opposto!).

treno del/...../.....
vale M.40 n.

Si da' avviso a **SOP/SOR/DCT** di che il controllo centralizzato della chiusura di tutte le porte del treno in cabina di guida da parte del personale di condotta (**Blocco Porte**) risulta essere guasto / irregolare sul materiale assegnato - composto da rotabili di cui all'art. 91 ter, c. 1, lettera **a**) della PGOS, per cui si necessita della segnalazione suddetta per lo svolgimento in sicurezza del servizio.
Se ne **richiede** pertanto la **riparazione** da parte di personale qualificato oppure la **sostituzione** con altro efficiente, così come previsto dall'**art. 91 ter, c. 11 della PGOS** e dal **p.to 3.1 della DEIF n. 4.2 del 18/7/2009**, così come ribadito con chiarimento ANSF (prot. n° ANSF 03423/09 del 26/06/2009).

Si rimane in attesa di Vs intervento per poter svolgere il servizio.

Si informa inoltre che, nel caso in cui non fosse possibile riparare o sostituire il materiale guasto, si renderà necessario Vs ordine scritto per lo svolgimento del servizio, in coerenza con quanto disposto dall'art. 20, c. 1 e c. 2, lettere b), c), d), f) e g) del D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, tenuto conto che le disposizioni di cui all'art. 91 ter, c. 11 della PGOS e del p.to 3.1 della DEIF n. 4.2 del 18/7/2009 (cfr. 5° §) non autorizzano il personale all'utilizzo del materiale rotabile nelle condizioni succitate.
Comunicazione ai sensi dell'art. 20, c. 2, lettera e) del D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

il macchinista/capotreno
consegnato ore

treno del/...../.....
vale M.40 n.

Si da' avviso a **SOP/SOR/DCT** di che il controllo centralizzato della chiusura di tutte le porte del treno in cabina di guida da parte del personale di condotta (**Blocco Porte**) risulta essere guasto / irregolare sul materiale assegnato - composto da rotabili di cui all'art. 91 ter, c. 1, lettera **a**) della PGOS, per cui si necessita della segnalazione suddetta per lo svolgimento in sicurezza del servizio.
Se ne **richiede** pertanto la **riparazione** da parte di personale qualificato oppure la **sostituzione** con altro efficiente, così come previsto dall'**art. 91 ter, c. 11 della PGOS** e dal **p.to 3.1 della DEIF n. 4.2 del 18/7/2009**, così come ribadito con chiarimento ANSF (prot. n° ANSF 03423/09 del 26/06/2009).

Si rimane in attesa di Vs intervento per poter svolgere il servizio.

Si informa inoltre che, nel caso in cui non fosse possibile riparare o sostituire il materiale guasto, si renderà necessario Vs ordine scritto per lo svolgimento del servizio, in coerenza con quanto disposto dall'art. 20, c. 1 e c. 2, lettere b), c), d), f) e g) del D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, tenuto conto che le disposizioni di cui all'art. 91 ter, c. 11 della PGOS e del p.to 3.1 della DEIF n. 4.2 del 18/7/2009 (cfr. 5° §) non autorizzano il personale all'utilizzo del materiale rotabile nelle condizioni succitate.
Comunicazione ai sensi dell'art. 20, c. 2, lettera e) del D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

il macchinista/capotreno
consegnato ore
per ricevuta

**AGENTE SOLO** di R. De Paolis (PR)

APERTA LA VERTENZA NELLA FER (FERROVIE EMILIA ROMAGNA)

Sull'Uomo Morto e sui compiti di sicurezza del Capotreno nella Società, l'OrSA CoMU e l'RdB denunciano: non si può fare l'agente solo, tanto meno senza tecnologie idonee e con l'Uomo Morto del 1939...

**Nelle reti regionali siamo ancora agli anni '40...**

In Emilia Romagna esistono alcune reti di interesse regionale (come la Suzzara-Ferrara, la Reggio Emilia-Sassuolo, la Bologna-Portomaggiore ed altre) sulle quali circolano da sempre uomini e mezzi delle Società di Trasporto una volta definite "Concesse". Dal 2008 nasce la FER, una società che raccoglie al suo interno tutte le Concesse emiliano-romagnole e che ora conta su un organico di circa 900 ferrovieri e su una produzione di circa il 5% del trasporto ferroviario della Regione. Dal 2009 la Gara d'Appalto regionale ha assegnato il servizio al Consorzio di aziende di trasporto appositamente creato da Trenitalia e FER. Ma le condizioni di lavoro sono ancora del tutto diverse: mentre in Trenitalia dopo 8 anni di lotte si è bloccato l'uso dell'Uomo Morto, in FER questa apparecchiatura, **in regime di condotta ad agente unico**, era rimasta attiva, nonostante il pronunciamento negativo della ASL di Bologna valevole su tutta la rete nazionale. La FER, infatti, ritiene di poter godere di un certo status di "extraterritorialità" per le linee cosiddette "non gestite da RFI" in virtù di norme specifiche emanate direttamente dal Ministero dei Trasporti e dall'USTIF.

"C'è chi dice no"

Il 31 marzo si è tenuto l'incontro tra l'Azienda FER e le OO.SS in merito alla vertenza apertasi con l'emanazione del Foglio disposizioni DT.UCS 01/2010 che sollevava il Capotreno da ogni responsabilità in materia di sicurezza del convoglio e lo autorizzava ad abbandonare la cabina di guida, realizzando un agente solo con la sola presenza del pedale dell'Uomo Morto. Il PdM, su indicazione dell'OrSA dichiara, quindi, lo stato di agitazione del personale e invita il pdm ad emanare un apposito M.40 con contenuti simili a quelli della vertenza "Agente solo" di Trenitalia. La FER, per tutta risposta, rimuove dal servizio tre macchinisti e li invia a fare la riserva. **I macchinisti, indignati per l'atteggiamento repressivo della Società, cominciano in massa ad emettere M.40 e a rifiutarsi di viaggiare da soli senza capotreno in cabina.** La FER, quindi, decide di convocare tutti i sindacati: anche i Confederati, vista la compattezza dell'adesione alla lotta, si uniscono alle critiche espresse dall'OrSA.

"Ma alla trattativa... comincia la danza dei rinvii..."

Il 31 marzo di tiene la prima trattativa per tentare di risolvere il problema. La Società rifiuta, come pregiudizialmente richiesto dall'OrSA di sospendere dei procedimenti disciplinari attivi e di ritirare la circolare che introduce, di fatto, l'agente solo in

totale mancanza di adeguamento tecnologico. A quel punto l'OrSA mantiene aperta la vertenza e si prepara a proclamare lo sciopero. Le altre OO.SS eludendo completamente il tema della sicurezza (e a fronte di una "promessa di adeguamento" della rete FER nei prossimi anni con il sistema SCMT) accettano di partecipare alla costituzione di una fantomatica commissione tecnica mista, azienda e sindacati, e ritirano la proclamazione di stato di agitazione. E questo di fronte alla dichiarazioni dei dirigenti della FER che nulla hanno detto a proposito della mancanza di apparecchiature telefoniche, sul tema del soccorso al macchinista, e soprattutto nulla sull'uomo morto, un apparecchiatura obsoleta, inutile, che però è dannosissima per la salute del personale di macchina. Riguardo ai compiti e alla figura del capotreno l'Azienda la Società ha ribadito la straneità di questo profilo alle mansioni di sicurezza sulla rete FER, salvo poi ammettere il suo coinvolgimento in sede penale e civile in caso di incidente! Davanti a tutto questo, all'OrSA e alla RdB non è rimasto altro da fare che segnalare tutto agli Organi Competenti e proclamare sciopero, oltre che dare indicazione al personale di andare avanti con le emanazioni di M40.

LA VERTENZA CONTINUA... QUESTO E' SOLO IL PRIMO ATTO**SINDACALISMO DI BASE** di R. De Paolis (PR)

NASCE IL SINDACATO DI BASE ITALIANO

Nei giorni 21-22 e 23 di maggio si terrà a Roma il congresso di fondazione del nuovo sindacato di base nato dalla fusione di RdB, SdL, parti della CUB e di altre componenti del sindacalismo di base. Questo passaggio organizzativo vorrebbe proporsi come "nucleo aggregante" dei soggetti che diedero vita circa due anni fa al "Patto di Base", e, più in generale, di tutto il sindacalismo conflittuale. Il cammino, anche se con qualche strascico

polemico con una parte consistente della CUB, è, quindi, cominciato e la prova dei fatti sulla tenuta del nuovo soggetto si vedrà molto presto nelle iniziative concrete che questa forza sarà capace di mettere in campo contro gli innumerevoli attacchi ai diritti del lavoro a cui stiamo assistendo in questi ultimi mesi. E' evidente, infatti, che la spinta principale alla nascita dell'aggregazione è stata proprio la constatazione che di fronte alla dirompenza dei provvedimenti, tra i quali l'ultimo emanato dal Governo, che di fatto annulla l'art. 18 sulla "giusta causa" (al momento della stampa fermato dal presidente Napolitano ndr), è urgente mettere in campo una massa critica di opposizione che coinvolga la più elevata quantità possibile di lavoratori di tutti i settori. In tempi come quelli che stiamo vivendo l'imperativo è quello di creare la massima unità e convergenza del mondo del lavoro su grandi temi, come la difesa dell'occupazione, per un modello di società che metta al centro i bisogni del lavoratore, che elimini la precarietà, fornisca un giusto salario, un adeguato sistema di orari e i ritmi di lavoro, che tuteli gli strati sociali più deboli attraverso pensioni dignitose, servizi sociali per gli anziani, i bambini, i disabili, che fornisca servizi come la sanità, la scuola, i trasporti e tutto quello che comprende il cosiddetto "Stato Sociale", almeno come lo abbiamo conosciuto in passato. E per fare ciò è fondamentale creare un nuovo rapporto di forza a favore dei lavoratori, riportare una sana conflittualità nel confronto con i datori di



lavoro, in modo che possa finalmente prevalere un modo di produrre più attento agli equilibri ecologici del nostro pianeta e al benessere generale della società nel suo insieme e non la mera speculazione economica e finanziaria finalizzata alla produzione di un profitto che rende più poveri tutti e ricchi una minoranza di persone. Se questa forza sindacale appena nata saprà coinvolgere grandi quantità di lavoratori sui suoi progetti e saprà essere un punto di riferimento dipenderà molto da quali strategie metterà in atto per arrestare la distruzione dei diritti dei lavoratori operato negli ultimi venticinque anni. Nelle ferrovie il nuovo soggetto comprenderà il sindacato SdL, molto presente nell'ambito delle stazioni, e alcune componenti RdB-CUB di altri settori. Sono in corso in queste settimane degli incontri per ufficializzare una presa di posizione sui temi di attualità nelle ferrovie e per attivare una specifica vertenza settoriale che coinvolga tutti i ferrovieri.

Il nuovo soggetto nasce con l'ambizioso progetto di costruire la vera alternativa, concreta, radicata e di massa, al sindacato concertativo storico e di candidarsi ad essere il sindacato conflittuale che serve ai lavoratori italiani. Non la sommatoria di più esperienze ma una nuova soggettività, che rompe con il panorama precedente, rimuovendo tutti gli impedimenti sovrastrutturali che sin qui hanno mantenuto diviso il sindacalismo di base indebolendone la forza e la attrattività.

A questa nuova formazione stanno guardando con attenzione ed interesse anche sindacati storici del panorama autonomo, quali lo SNATER (Telecomunicazioni e RAI) e l'Or.S.A. (Trasporti e non solo) che stanno attivamente partecipando al serrato dibattito in corso.



AGENTE SOLO di R. Testa (RM)

ANCORA IN MARCIA ALL'UNIVERSITÀ

In collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma riparte lo studio su lavoro a turni e conseguenze sulla salute dei macchinisti, oggi ulteriormente aggravate dall'introduzione dell'agente solo

Dall'11 febbraio è ripresa la collaborazione fra i macchinisti e la cattedra di Psicofisiologia Clinica dell'Università La Sapienza di Roma, retta dal prof. Vezio Ruggieri e assistito dalla dott.ssa Laura Marrucci, per riannodare il filo del discorso sulla vita a turni e sulle conseguenze di questo sulla nostra salute.

Ricordiamo che dal 1994 si cominciò a parlare dello stress dovuto alla vita a turni e l'indagine che cominciò da lì a poco coinvolse un gruppo di macchinisti di Roma e Ancona; ma allora i turni erano banalizzati, viaggiavamo a doppio agente, non c'erano le 10 ore e insomma era una pacchia. No, non era una bella vita già da allora ma figurarsi adesso. Fra l'altro le indicazioni che uscirono da quello studio

furono prese alla lettera dalla nostra dirigenza ma nel verso opposto: quasi che quello doveva essere accuratamente evitato fosse stato preso a stimolo da perseguire (chiunque fosse interessato a rileggere quello studio lo può trovare sul sito www.macchinistisicuri.info).

Oggi non solo sono cambiate le condizioni in termini di orario ma esiste l'agente solo che di sicuro non ci aiuta a ridurre lo stress ma anzi lo amplifica. Eppure nei nostri DVR (Documenti di Valutazione dei Rischi) che vengono consegnati ai Rls (Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza) troviamo scritto che il servizio a agente solo "non comporta a regime un maggior carico mentale".

Davanti a affermazioni di questo genere abbiamo chiesto agli studiosi di ripren-

dere a osservare e studiare la nostra vita lavorativa e per due mesi un gruppo di noi si incontrerà con l'istituzione accademica e da lì a poco partirà un lavoro che dovrà vederci tutti coinvolti per poter dare vita a una ricerca il più possibile ampia sulle nostre condizioni.

Fin da oggi siamo tutti mobilitati, a partire dai referenti di Ancora In Marcia che sono i promotori di questo progetto, per estendere e partecipare questa iniziativa: **ancora una volta il nostro giornale torna a far parlare i macchinisti dei propri problemi**. Ancora una volta ripartiamo per una vertenza che intendiamo portare a scala nazionale mentre qualcun altro ci svende o partecipa al silenzio assordante e complice con cui ci hanno consegnato all'agente solo.

ESPERIENZE di C. Ballerini (FI)

PICCOLA STORIELLA (VERA) SU STRESS, LAVORO A TURNI E AGENTE SOLO

Riserva 5 - 14 (servizio diurno) inizio lavoro all'Osmannoro, quindi in macchina lì alle 5 oppure presentazione per la corsetta in deposito alle 4.40. Arrivato all'Osmannoro ho portato un etr 500 a Firenze Santa Maria Novella col collega che ha fatto il lavaggio la notte.

Nel frattempo arriva il macchinista romano della divisione freccia rossa ed insieme portiamo il treno a Campo Marte. È la cosiddetta riserva calda, che deve stare sull'attenti, con due macchinisti sopra pronti a partire. Dalle 6 alle 14 dovremo stare lì. Il collega è di ottima compagnia, parliamo del più e del meno, facciamo colazione ed il tempo per fortuna passa velocemente.

Alle 12 mi viene comunicato che un treno avrebbe fatto il trasbordo col nostro, il collega era a pranzo, così prendo la mia borsa e la sua, le porto giù ed attendo il treno: arriva un etr 485, non ho ben capito cosa abbia avuto, forse un allarme asse bloccato, sarebbe stato limitato a 160 km/h, veramente troppo lento. Dovrò aggiornarmi, ero rimasto che con la serie shuntata s'arriva a termine corsa.

Il macchinista scende, è agitatissimo, monta sul 500 già abilitato dal banco giusto, con le porte sbloccate, con la ripetizione inserita e pronto a partire. Il collega era nel pallone: nel mentre che spippola sul monitor del nuovo fantastico blocco radio, con le mani che giuro tremavano come foglie d'autunno, mi spiega balbettando cosa gli è successo

al pendolino e mi dice che non ha fatto la segnalazione sul libro di bordo perché non ha avuto tempo, io gli spiego che il tempo si trova, che vada a farla e che lì sul 500 finisco io. Non risponde. Vado sul pendolino e c'era il bollettino del treno: lo aveva scordato, glielo porto.

Lui senza guardarmi mi dice che "è pronto", gli rispondo che non sono il capotreno. Si scusa. Scendo e saluto. Attendo che s'apra il segnale, s'affaccia, il capotreno chiude le porte, controlla e sventola la bandiera verde. Lui parte, a quanto pare senza attendere il

blocco porte, in quanto ancora il capotreno non aveva neanche chiuso la sua porta. L'ha chiusa quando si è accorto che il macchinista stava partendo. Stiamo parlando di un macchinista con una ventina d'anni d'esperienza. Questi sono gli effetti della pressione che subiamo, principalmente in certe divisioni. Immaginavo che piano piano saremmo arrivati a questi punti, ma non pensavo così in fretta.

Ragazzi alziamo la testa e facciamoci rispettare!!



Francesco Chiappertini

**NORMATIVA** di R. Favretto (VE)

3538 ORE PER PDM/PDB

Venezia: Sentenza concertante sul monte ore riposo annuo

Sta attendendo fine anno per chiedere il recupero delle ore mancanti?

Le ore annue di riposo settimanale, che il datore di lavoro colloca nei turni come meglio gli conviene, sono "garantite in programmazione".

L'azienda interpreta questa dicitura del CCNL intendendo che, in gestione (è la distribuzione dei servizi a disponibili/scorta) ed in esercizio (ritardi durante l'effettuazione del servizio), essa può essere disattesa. Come se, quando un diritto non è fruito, sia da ritenersi goduto soltanto perchè promesso!

E lo sostiene fino in sede legale! Asserendo che, rifiutare parte del riposo, è volontà del lavoratore.

Nella sentenza di lavoro 83709-tribunale Venezia, depositata il 13/10/2009, ove un macchinista è stato difeso dal legale della sua OS, si legge:

"... accertato e o dichiarato che nell'anno 2004 il ricorrente ha fruito di sole 3419 ore di riposo, rispetto alle 3538 ore medie di riposo previste ..."

"... Le modifiche del turno possono derivare dalle più svariate ragioni, anche per volontà del dipendente che desideri lavorare di più in relazione ad esigenze proprie, ovvero ad esigenze di servizio, che possono rendere necessarie prestazioni ulteriori. Ciò posto, la tesi attorea secondo cui, essendo il limite delle 3538 ore di riposo effettivo per ogni anno di lavoro indisponibile, il mancato raggiungimento di tale limite costituirebbe un inadempimento aziendale, non è condivisibile. Ed infatti lo svolgimento di prestazioni oltre il turno regolarmente programmato è il risultato di una concorrente volontà del lavoratore, essenzialmente determinata dai considerevoli vantaggi economici che le prestazioni supplementari e straordinarie comportano...."

Sentenza concertante, che toglie un diritto contrattuale al lavoratore che ne chiede il rispetto.

Quindi attenzione, ogni volta che ci cambiano il servizio del TV2 (o che comandano un servizio per disponibile/scorta) apparirà che è stato richiesto noi. Solo una prova scritta contraria

"il mancato raggiungimento di tale limite [...] è il risultato di una concorrente volontà del lavoratore"

dimosterà che è un ordine del distributore.

Si metta in relazione il testo della sentenza con quanto promette la successiva lettera, del dirigente al personale, nel merito:

"qualora, per qualsiasi causa verificatasi in fase di gestione del personale di macchina e bordo, il limite di tale fruizione non fosse rispettato per un agente, lo stesso può segnalarlo e sarà cura dell'azienda verificare ed eventualmente sanare tale situazione, nei limiti della prestazione annuale.

Quindi: 1) l'azienda non si doterà di un software che controlli il rispetto contrattuale e di una procedura per garantirlo automaticamente a tutti, ma agirà solo dopo la segnalazione del lavoratore, che dovrà arrangiarsi nel conteggio. 2) La sanatoria è "eventuale" quindi si presume che il lavoratore sbaglia, o non abbia diritto, fino a quando l'azienda avrà verificato. 3) Si perpetua l'iter in base al quale il lavoratore deve subire il mancato rispetto del diritto garantito, quindi subire l'umiliazione, per avere titolo a "poter" chiedere sanatoria!!! Quale fonte di diritto prevede un meccanismo simile?

Ma soprattutto: che cosa bisogna "verificare"? Si andrà a verificare quanto "ludico" o "fannullone" è il dipendente, o cos'altro? Stando alla sentenza si dovrebbe controllare che i cambi di servizio siano stati comandati e non richiesti dall'agente.

Vi immaginate un apprendista che, dopo quanto successo, rischi di pretendere ordini scritti o che va a contestare la fruizione delle 3538 ore annue?

Nella realtà quotidiana è impensabile, per ognuno di noi, rapportarsi col distributore a suon di ordini scritti. Ricadiamo così nell'impossibilità di attuare un diritto contrattuale.

Alla OS che ha fornito l'avvocato per questa causa chiedo: a) a cosa servono i contratti o gli accordi che avete firmato se sono incomprensibili od inesigibili? B) A cosa serve un sindacato se non è in grado di far rispettare un contratto nemmeno in sede legale?

Il riposo settimanale vale come recupero psico-fisico solo se è fruito dall'ora in cui l'azienda lo ha programmato, sino all'ora in cui ne ha previsto il termine. Questo è il senso del CCNL, che già esclude disponibili/scorta da questo diritto minimo.

Ciò premesso, ognuno ora si regoli come meglio ritiene, sia nei confronti dell'azienda che del sindacato.

Per dettagli sulla sentenza, contattare la redazione.

Quiz per la selezione di sindacalisti

QUESITO: Il giorno prima della riunione annua sulla sicurezza è recapitata alle OS regionali una lettera ove, il dirigente del personale, spiega: "In ragione della decadenza dall'incarico di rappresentante dei lavoratori per la sicurezza del sig. Favretto Roberto (essendo lo stesso transitato ad altra divisione e quindi unità produttiva), in attesa dell'espletamento di nuove elezioni ai sensi dell'accordo del 29.07-2004, si invitano codeste OO.SS. a voler comunicare il relativo rimpiazzo pro tempore in ambito RLS del collegio condotta 80 cargo Venezia."

L'accordo citato regola l'elezione della rsu/rls. In esso si legge: "articolo 11) sostituzione per dimissioni o vacanza. Sono causa di decadenza: la revoca del mandato, il trasferimento ad impianto non rientrante nella giurisdizione territoriale rispetto alla quale ha avuto luogo l'elezione, il cambio di profilo professionale che comporti una utilizzazione non rientrante nella giurisdizione nella quale ha avuto luogo l'elezione, le dimissioni dall'incarico, il realizzarsi dei requisiti di incompatibilità, il venir meno del rapporto di lavoro."

Chiarito che lo spostamento è avvenuto da macchinista cargo Mestre a macchinista regionale Mestre **quindi senza spostamento territoriale**, si chiede al candidato di giudicare se la revoca del mandato elettivo è corretta o se la motivazione addotta è insussistente.

RISPOSTA 1: se hai risposto revoca esatta... promosso! Hai tutti i requisiti per pensarla come FIT, FILT, UILT, UGL, ORSA, FAST. Infatti, dopo che il rls interessato aveva chiesto loro di contestare al DRUO il merito del provvedimento, nessuna OS si è fatta viva. (Solo ORSA singolarmente ha richiesto nuove elezioni mancando i sostituti del rls).

RISPOSTA 2: se invece sei convinto che non vi era motivo di decadenza, allora sei dei nostri! Sai leggere un accordo, hai il senso del giusto, sei onesto, non fregherai mai i tuoi colleghi e non farai mai carriera nel sindacato!

AGGREGAZIONE dal gruppo MaVi

TRENITALIA / F.E.R.

Prosegue l'ottimo lavoro dei colleghi del Veneto

Macchinisti e capitreno di Trenitalia hanno voluto incontrarsi con i colleghi della società Ferrovie Emilia Romagna.

Non concorrenti e rivali, come vorrebbero farci credere, ma **collegli** con identiche esigenze.

L'incontro tra ferrovieri ed autoferrotramvieri si è svolto a Padova il tre marzo.

Curioso sentire che, in entrambe le società, le OS hanno continuato a firmare accordi peggiorativi per lo stipendio e l'orario di lavoro. Ai dipendenti Trenitalia i firmatari raccontavano

che, per non perdere il lavoro, bisogna accettare. Ai colleghi di F.E.R. dicevano che, per mantenere il lavoro, bisogna accettare! Eppure erano le stesse OS sia su un tavolo, che sull'altro...?

Aderisci al gruppo Veneto "FERROVIERI INSIEME"; incontri ogni primo mercoledì del mese come da locandine esposte e circuito mail per tutte le novità ferroviarie.

TRATTO DALLA LETTERA DEL RLS ALLE O.S.: "Valuto grave che la variazione di organizzazione del lavoro dei macchinisti (agente solo) e di programmazione del lavoro (turni) proseguano senza consultazione del rls. Nella riunione 2009, ad esempio, dovevano essere presentati i risultati della valutazione rischio stress conseguiti attraverso il test di Karasech, che è stato sottoposto ai macchinisti, come programmato negli interventi verbalizzati durante la riunione 2008."

Perché nessuno vuole che il rls continui questo lavoro?

Concludiamo con una massima sacrosanta: a pensar male si fa peccato, a far tutti attivismo di base con l'AIM non si sbaglia mai.

F. Bortero (VE)



ARBITRATO DEL MESE a cura di A. Petriglia (BO)

IL POSTO DEL CAPO TRENO

Vinto in Toscana un importante arbitrato che mette fine a interpretazioni volutamente arbitrarie su regolamenti e obblighi di servizio. Un punto a favore della battaglia contro l'agente solo



"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto"

Beniamino Deidda,
Procuratore capo della Repubblica

Il giorno 01/03/2010 il collegio di conciliazione ed arbitrato di Pistoia ha emesso il lodo che annulla il provvedimento disciplinare comminato da Trenitalia a un Capo Treno e condannato l'azienda alle spese per il terzo arbitro di €400 netti. Un lodo, che pur avendo una efficacia giuridica circoscritta al caso specifico, può chiarire alcuni aspetti importanti della complessa battaglia contro l'agente solo.



CONTESTAZIONE

Veniamo ai fatti come testualmente contestato da Trenitalia: *"comandata in servizio da Prato a Pistoia con mansioni del Suo profilo professionale per la scorta del treno 6608 effettuato ad agente Solo, salita in treno a Prato si presentava subito in cabina di guida ove lasciava la borsa di servizio e, dopo aver effettuato il servizio viaggiatori e la chiusura delle porte, ritornava nella stessa cabina prendendo arbitrariamente posto accanto al macchinista. Nonostante che il macchinista le facesse notare che quello non era il suo posto in quanto il Servizio era da effettuare ad Agente Solo, rispondeva che sarebbe rimasta lo stesso in cabina di guida ritenendo quella la sua giusta postazione di lavoro. Con il suo comportamento, ometteva quindi di effettuare il servizio di controlleria e Assistenza alla clientela nella tratta da Prato A Pistoia, come dovuto, contravvenendo a precisi obblighi di servizio".*

GIUSTIFICAZIONI

La nostra collega come sue giustificazioni: ravvisa da subito la genericità e l'incertezza della contestazione; in merito al mancato servizio di controlleria mostra un biglietto effettuato personalmente; sulla mancata assistenza alla clientela eccepiva la dotazione di apposito citofono sul TAF per eventuali richieste dei viaggiatori.

SANZIONE

Trenitalia prende atto delle giustificazioni e non riuscendo a replicarvi cambia le carte in tavola manifestando quale sia il reale intento persecutorio ai danni della collega e la sanziona: *"fermo restando la sua esatta comprensione dei fatti contestati"* ai sensi dell'art. 54 del CCNL di settore, procedeva all'applicazione della sanzione del massimo della multa per il fatto che *"seppur a conoscenza che il servizio comandato del treno 6608 fosse da Capo Treno e pertanto da svolgere nelle vetture e non in cabina di guida, ha comunque arbitrariamente deciso che il servizio fosse da svolgere ad Agente unico"*.

LODO

La collega, che evidentemente non si lascia travolgere facilmente dagli eventi, ben supportata dall'Or.S.A. Toscana ricorre in arbitrato eccependo:

- nuovamente il carattere generico della contestazione;
- la mancata corrispondenza tra contestazione e sanzione ossia *"mi contesti di non aver effettuato controlleria e di non aver assistito i viaggiatori e invece mi punisci per aver preso posto in cabina"*;
- il reale posto del personale di bordo secondo i regolamenti.

Dopo quanto appreso il terzo arbitro rileva come prima cosa che un procedimento sanzionatorio è legittimo solo quando è specifico ossia la contestazione espone chiaramente dati e aspetti, solo allora si può mettere in atto una strategia di difesa diritto imprescindibile del lavoratore. Ancora una sanzione è illegittima quando la contestazione è modificata o integrata anche nella sua fase finale sempre perché non dà la possibilità di difendersi adeguatamente, nel nostro caso la sanzione avrebbe dovuto riguardare solo il mancato servizio di controlleria e assistenza alla clientela. Ma come sappiamo la capo treno mostra la copia di un biglietto ed il Presidente non può, a questo punto, non mettere in evidenza che l'incaricamento, assistenza alla clientela e controllo dei biglietti, è per forza di cose stato svolto in ogni fermata del treno e non soltanto a Prato.

Infine il Presidente traendo spunto dalle note difensive della stessa azienda, cito testualmente: in base all'Allegato 4, comma 6 dell'ISPAT, recante le modifiche della Disp. 40/2007, in caso di "equipaggio che preveda un solo agente di condotta (Agente Solo)", *"il Capo Treno può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio, ma ha l'incombenza di portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza e di prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, in presenza di guasti/anormalità"*. Il che significa,

alla lettera, senza necessità di particolari interpretazioni, che, nel caso di treno con un unico agente di condotta, il Capo Treno ha la possibilità non il dovere (si dice "può", non "deve") di svolgere le proprie incombenze sull'intero convoglio, venendo assolutamente meno tale possibilità e discrezionalità nei casi di frenatura di urgenza e di guasti ed anomalie, allorquando insorge invece a suo carico, comunque, l'obbligo assoluto ed indefettibile di portarsi in cabina di guida e di prendervi posto come secondo agente. E ancora il Presidente aggiunge che: proprio alla luce di detta disposizione richiamata, non pare al Terzo Arbitro si possa dire che contravenga ai propri doveri il capo treno che, su un treno comandato ad Agente Solo, effettui le proprie incombenze di incaricamento, controlleria ed emissione di biglietti all'atto delle fermate e partenze e che, durante la corsa, si rechi in cabina di guida. Anzi, la norma, come formulata, sembrerebbe comportare che, nei casi in cui sia disposto un unico agente di condotta, la presenza del Capo Treno in cabina di guida piuttosto che, come pure "può", sull'intero convoglio risponda o comunque non contrasti con esigenze di sicurezza della circolazione e salvaguardia dei viaggiatori, evidentemente primarie e non secondarie a quelle di assistenza diretta ai viaggiatori.

Sanzione annullata col voto contrario del rappresentante aziendale.

CONSIDERAZIONI

Un lodo importante ottenuto grazie ad una collega sicura del fatto suo, alle capacità e conoscenze del rappresentante legale dell'Or.S.A. Toscana ed a un presidente che ha fatto bene il suo lavoro.

Dal 15 maggio 2009 il clima di terrorismo, da parte aziendale, nei confronti dei nostri colleghi del bordo, ha raggiunto livelli a dir poco grotteschi; ricordiamo i divieti tassativi a lasciare la borsa di servizio in cabina di guida, per arrivare, in alcuni casi coi tutor più zelanti, alle contestazioni ai Capi Treno che si attardano coi macchinisti, anche solo per la consegna delle prescrizioni. Il risultato di questo collegio sicuramente non basterà a mettere fine a tutto questo ma è sicuramente un buon inizio, se non altro per affermare che i regolamenti (e il buon senso) non possono essere scavalcati da pressioni e forzature dettate da politiche aziendali.



CESAREPOZZO
società di mutuo soccorso

TUTELA INIDONEITA' di Marco Crociati (RM) INTERVISTA AD UN FERROVIERE CHE L'HA SPERIMENTATA

Si chiama Palmiro Possanzini, è Tecnico di manovra e condotta nell'Impianto di Ancona, ha 56 anni, dal 1975 lavora in Ferrovia, è iscritto alla Pozzo dal 1978 ed ha aderito alla Tutela Inidoneità a gennaio 2009, appena lanciata.

Ciao Palmiro, cosa pensi e come hai saputo della nuova tutela?
Sono stato contento nell'apprendere della nuova tutela, era da tempo che se ne parlava con i colleghi, in molti sentivamo questa necessità, qualcuno si è anche rivolto ad Assicurazioni private ma quelli che come me conoscono la Pozzo da più di trent'anni erano convinti che ce la dovesse dare la nostra Mutua. Ho saputo della tutela solo casualmente frequentando la Sede Regionale di Ancona e penso che sia poco pubblicizzata, forse questo è uno dei motivi per cui tra i ferrovieri non sia ancora largamente sottoscritta.

Quando ti è servita e per quanto tempo?
L'ho utilizzata qualche mese fa, quando a causa di un intervento chirurgico non perfettamente riuscito ho dovuto trascorrere un periodo di inidoneità temporanea alla mia qualifica ed ho ottenuto il sussidio per il periodo annuale massimo ammesso: 75 giorni.

Hai avuto difficoltà a richiedere ed ottenere il sussidio?

Ho trovato molta collaborazione e professionalità dalla Segretaria della Sede di Ancona (che ancora ringrazio) che mi ha molto aiutato a presentare la documentazione, ma purtroppo i tempi di erogazione sono molto lunghi, quando ci si trova in tali situazioni è importante che il sussidio arrivi rapidamente al Socio, altrimenti se ne depotenzia l'utilità.

Sai che la nostra redazione ha molto insistito perché tale tutela fosse estesa a tutti i lavoratori dei Trasporti, non solo macchinisti e non solo ferrovieri, cosa ne pensi?

Sono pienamente d'accordo, è giusto che se la Mutua istituisce una nuova assistenza, questa sia prevista per tutti i Soci con caratteristiche professionali simili, anche se appartenenti ad Imprese diverse.

Grazie Palmiro.

Voglio solo aggiungere una mia considerazione alla soddisfazione di Palmiro: per alcune categorie, come macchina e viaggiante, l'inidoneità alla mansione provoca una decurtazione notevole allo stipendio, accentuata ancora di più dalla recente introduzione dell'equipaggio ad Agente Solo per cui se per altre categorie il sussidio giornaliero (10 euro) copre quasi interamente le perdite, per quest'ultime rappresenta solo il 25%!



Il collega Palmiro Possanzini

FESTA



Domanda

Salve, sono un macchinista del SB di Roma SLorenzo, nonché Vs abbonato. Essendo dopo 6 anni ancora disponibile, mi capita sovente di fare diverse riserve al mese. Ho sempre saputo ma mai letto che durante il servizio di riserva il personale può essere utilizzato solo per coprire eventuali mancate partenze nel rispetto dell'orario di lavoro e non per spostare locomotori tra lo scalo di SLorenzo e T.ni o tradotte tra Parco PP e SLorenzo come spesso accade. Volevo sapere se tale atteggiamento durante la riserva è normativamente compatibile visto che lo spostamento delle macchine dovrebbe rientrare nel servizio di traghettamento e non di riserva.

Inoltre spesso accade che durante la riserva venga chiesto di effettuare un traghettamento e successivamente di partire per effettuare un servizio di condotta fino all'8 ora elevabile alla 10 per esigenze di servizio nella fascia 5-24 sempre nel rispetto della ripresa del turno, ecc. Volevo sapere se è possibile reperire la normativa sull'utilizzazione del personale di riserva magari inviandomi la documentazione o chiarendomi questi dubbi sulla promiscua utilizzazione del traghettamento sulla riserva.

Vi ringrazio

Fabio Jetta, Roma

Risposta

La normativa che istituiva il traghettamento discende direttamente dall'accordo del 18 luglio del 1990, quando, nell'allegato del settore Macchina che ridefiniva i contenuti contrattuali già sottoscritti dalle OO.SS. FIL-FIT-UILT-FISAFS, il CoMU impose al Datore di Lavoro l'adozione di una serie di provvedimenti di tipo logistico, antinfortunistico e salariale che resero ridussero i danni introdotti da quel CCNL. L'indennità per traghettamento, quindi, spettava qualora si fosse assegnati a specifici turni di traghettamento appositamente individuati ed effettuati generalmente negli impianti di origine dei treni, come, ad esempio, Milano C.le. Nello stesso accordo, al contempo, si prevedeva l'istituzione di una specifica indennità economica da corrispondere al personale dei treni utilizzato di riserva (ma anche per congedo, scuola professionale, assenza giustificata per donazione sangue, assenza sindacale, dopolavoristica, per volontariato ecc.), pari a £ 32.000. La condizione a cui fa riferimento il collega, quindi, per la parte economica rientra in questa seconda tipologia di servizi. Per ciò che concerne, invece, la parte relativa al mansionario, non risulta che la riserva abbia compiti definiti in modo rigido, essendo a disposizione del Capo Deposito per tutte le emergenze relative allo svolgimento del servizio. Nel momento in cui, però, il macchinista di riserva viene comandato ai treni, si applicano alla sua prestazione tutte le normative dell'orario di lavoro previste dal CCNL per le prestazioni lavorative del PdM.

Domanda

Dopo aver effettuato un servizio di turno regolarmente, una volta giunti a termine corsa, del servizio programmato, si deve, previo M40, proseguire la corsa per ritardo treno coincidente fino all'incrocio con lo stesso per effettuare cambio personale?

Nello specifico la giornata di turno è così graficata:

WT 9358 BN-RM termini 21,27-23,15

Condotta 789 RM ter 23,58 - BN 3,22 +CV con PdM in arrivo in vettura con treno 788, orario d'arrivo previsto ore 3,17

Macch. Benevento

Risposta

In linea di massima l'ordine impartito con M40 va comunque rispettato (v. art. 51, c. 1, lettera h del CCNL 16 aprile 2003),

fermo restando il limite delle 5,27 per il termine lavoro, ovvero 1 ora oltre la prestazione massima giornaliera che trattandosi di servizio notturno è di 7 ore.

Domanda

Avevo già scritto ma senza una risposta. Di fatto ho avuto un infortunio sul lavoro e alla cessazione dello stesso sono stato giudicato inidoneo temporaneo per 30 giorni causa l'infortunio subito. Adibito a mansioni di ufficio ho avuto un nuovo infortunio in ufficio. L'azienda nonostante la liquidazione percepita dall'INAIL non mi paga la media delle competenze per i 30 giorni ma mi liquida a titolo di indennizzo per infortuni una somma pari a 200.00 euro per 24 giorni di infortunio sui 30 di mansioni d'ufficio. Inutili i reclami dicono che è giusto così.

Morale: infortunato sul lavoro, posto in ufficio, infortunato in ufficio, penalizzato di circa 500.00 euro possibile mai? Cosa devo fare? A chi inoltrare il reclamo? Grazie.

Macch. Servello Vincenzo, Catanzaro Lido

Risposta

L'art. 27, c. 3 del CCNL 16 aprile 2003 prevede che: «Durante il periodo di infortunio... al dipendente... compete, per l'intero periodo di assenza come sopra determinato [fino alla guarigione clinica comprovata con rilascio del certificato medico definitivo da parte del Servizio competente, ndr], il trattamento economico spettantegli... l'azienda provvederà ad integrare mensilmente il trattamento di cui sopra al 100% della retribuzione calcolata come media degli ultimi tre mesi precedenti l'assenza, ad eccezione del compenso per lavoro straordinario, della trasferta, dell'indennità di trasferimento e dell'indennità di mobilità individuale». A questo punto bisogna solamente capire quali siano i tempi (non descritti nel quesito) per comprendere chi abbia ragione. Se nei 90 giorni antecedenti il secondo infortunio non vi sono state competenze accessorie, al macch. inidoneo non spetterebbe la liquidazione della loro media, perché non maturate e perché le due assenze per infortunio sono due distinti eventi.

Se avete quesiti da porre alla redazione scrivete: redazione@ancorainmarcia.it

730 GRATUITO PER GLI ABBONATI

(le lotte dei pensionati, ancora In Marcia!) e iscritti ai sindacati di base

APPROFITTAENE!!!

La convezione è stata stipulata con il CAF di Base. La raccolta e la compilazione dei 730 (ici, isee, ecc.) verrà fatta presso la sedi di:

Milano C.le, scala E, terzo piano stanza 40, sportello aperto nei giorni di martedì-giovedì-venerdì, negli orari 9.30/12.30 e 14.00/16.00. Le prenotazioni potranno effettuarsi telefonando a Raffaele 3920024074.

Firenze, P.zza Balducci 8 rosso Tel. 055486838

Montevarchi, via Burzagli 54, 2° piano



Verona

Il RLS **Salvatore Messina** va in pensione: la redazione vuole encomiare la sua attività sindacale per la sicurezza. Sempre profondamente motivato e mosso da spirito altruistico, ha svolto una grande quantità di lavoro che non tutti conoscono. Ringraziamo Salvatore per l'impegno, per i risultati conseguiti e per la volontà di lottare che ha dimostrato



A destra: Salvatore Messina insieme ad altri rls durante un incontro con il coordinamento delle regioni per il primo soccorso al macchinista in caso di malore. A sin: la biccherata coi colleghi

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

Cari colleghi, sono felice di scrivervi su questo giornale, per la storia che incorpora e per la categoria che difende da molti anni. La mia lettera vuole essere un richiamo al rispetto per il nostro ruolo e alla responsabilità delle nostre scelte e delle nostre omissioni.

E' un periodo brutto per il nostro Paese, le basi democratiche sono in pericolo di cedimento strutturale e ciò ovviamente si riflette anche nel nostro lavoro. Addirittura sono tornati di moda il razzismo e la xenofobia.

"Chi non conosce la storia è condannato a ripeterla" disse il filosofo spagnolo George Santayana, senza memoria quindi non può esserci futuro, non può esserci reale crescita. Cosa intendo con storia e con memoria? Intendo la storia di noi ferrovieri, le nostre battaglie, le nostre vittorie, i nostri successi che hanno consentito di rendere più umano questo lavoro, di avere le ferie, di possedere il tempo libero, di avere una paga dignitosa, di vivere più a lungo, di avere più diritti, di andare in pensione, di stare a casa quando siamo ammalati. Cosa intendo con memoria? E' il ricordo attivo di quello che eravamo e quello che siamo: beh, la memoria l'abbiamo regalata al vento. Non siamo più in grado di donare ai nostri figli un mondo migliore. L'azienda ha vinto e noi abbiamo perso, l'azienda ricorda la sua storia e ha preso in mano la nostra memoria mentre Noi nel frattempo ce ne fregiamo del futuro.

Perché non abbiamo più voglia di un mondo migliore? Chi ci impedisce di migliorare le condizioni di lavoro? I sindacati? Bella scusa... Il nostro egoismo sta alla parola pericolo così come la parola onestà sta alla parola mafia!

Dobbiamo avere il coraggio di protestare, di arrabbiarci, di stare alle regole, di lavorare il giusto poiché tutto lo straordinario che oggi lavoriamo lo ripagheranno i nostri figli domani! Espriamo la mia solidarietà ed il mio affetto per tutti i colleghi coraggiosi e leali che in questo periodo stanno combattendo insieme a capittreno per rendere questo lavoro di nuovo più umano, più bello, più giusto.

Capotreno Ivan Marchitello (BO)

Calabria



Dopo **Cesare Scalise** fondatore storico del CO.M.U. in Calabria, che ha costantemente dedicato la propria vita interamente all'Organizzazione lottando per far valere i diritti dei lavoratori senza che ciò contrastasse con il fattore umano che ha sempre e comunque posto al primo piano, anche **Nino Labocetta** è andato in pensione. Anch'egli fondatore storico del CO.M.U. calabrese e attivo Coordinatore Nazionale ha sempre e comunque espresso il meglio per tutelare sia i lavoratori che la struttura stessa dell'Organizzazione. Se in Cesare prevaleva come detto il lato umano, in Nino l'aspetto pratico e la reale lettura degli eventi lo portava quasi sempre e molto prima di tutti ad intervenire sui fatti in modo tempestivo e preciso. Lato umano e praticità a completezza di un tandem di uomini che il CO.M.U. di ieri e l'Or.S.A. di oggi non dimenticheranno facilmente. Noi tutti vi auguriamo una serena e meritata quiescenza amici **Macchinisti**.



L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

MACCHINISTA IERI, OGGI ...E DOMANI?

CARO FREScone,
IERI 8 ORE (7 PER A.U.) DI LAVORO... OGGI 8.30 (AGENTE SOLO)... DOMANI (10/12)?
MAGARI FESSURIZZATO (SOSTE DI 2/3 ORE NON PAGATE TRA UN VIAGGIO E L'ALTRO), VEDILO COME UN REGALO PER CHI ABITA FUORI CITTÀ!!

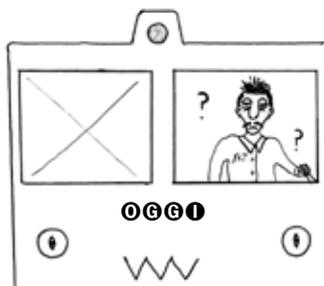
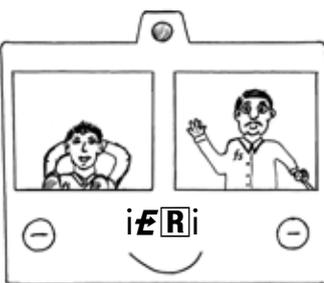
IERI LA DORMITA ERA CONSIDERATA LAVORO E DI 8 ORE... OGGI È COME SE FOSSI A CASA TUA (È UGUALE NO?). QUINDI NON È LAVORO ED È DI 7 ORE (O MAGARI 6) ...E DOMANI?

IERI LA CONDOTTA ERA DI 7 ORE A DOPPIO AGENTE E 3.30 ORE A.U., 2.30 CON R.F.R... OGGI 4 ORE AD AGENTE SOLO ANCHE PER R.F.R. (SOSTE ESCLUSE!) ...E DOMANI?

AH, DIMENTICAVO CHE SEI DA SOLO LI DAVANTI... PERÒ NON TI CRUCCIARE PERCHÉ TI HANNO PAGATO BENE, O NO?

TI VEDO ANCHE PIÙ MOTIVATO E SERENO, RIPOSATO ADDIRITTURA, SODDISFATTO DI ESSERTI FATTO VALERE NUTRI GRANDE SPERANZA IN QUEGLI OMINI DISTACCATI (BELLE MERDE!) CHE TI TERRORIZZANO TANTO, CHE PARLANO DI FALLIMENTO DELL'AZIENDA, FACENDOTI CREDERE CHE SE FAI IL BRAVO IL DOMANI SARÀ MIGLIORE...

GUARDA CHE IL 'DOMANI' STA GIÀ BUSSANDO ALLA PORTA E VUOLE FARTI UN CULO COSÌ!!!



Aforisma del mese

«Le battaglie si vincono sempre, basta la volontà di combatterle»

Ernesto Guevara (1928-1967)



Organizzano un convegno nazionale dal titolo

POLITICHE DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA. RILANCIO O SMANTELLAMENTO DI UN SETTORE STRATEGICO?

29 Aprile 2010

Polo delle Scienze Sociali di Firenze, Via delle Pandette 21

Aula Magna – Edificio D6

inizio lavori ore 9:30, chiusura ore 17:00

INTERVERRANNO

Franca Alacevich, *Preside Facoltà Scienze Politiche "Cesare Alfieri" Università degli Studi di Firenze*

Giorgio Natalicchi, *Università degli Studi di Firenze*

Mauro Tebaldi, *Università degli Studi di Sassari*

Lorenzo Dorato, *Università degli Studi di Roma 3*

Armando Romeo, *Segretario Generale Sindacato OrSA*

Pasquale Felice, *sindacato OrSA*

Giuseppe Gallini, *Finmeccanica-Ansaldo/Breda*

Ezio Gallori, *ancora IN MARCIA!*

Claudio Giudici, *Associazione Movisol*

Coordina: Matteo Mariani, *ancora IN MARCIA!*

La giornata è aperta ai lavoratori e ai loro delegati, agli studenti, alle Istituzioni ed alle forze politiche e sindacali. Sono invitati il Gruppo FS e le altre Aziende di trasporto.

Segreteria organizzativa: OrSA Toscana – Via del Romito, 22 Firenze

sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Tel. + fax 055 496385