

ancora

www.ancorainmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

~~**DIVISIONE
CARGO**~~



FUORI UNA!

IN QUESTO NUMERO:

Convegno di Firenze

Agonia cargo

I ferrovieri Europei manifestano a Lille

Amianto: per non dimenticare

A volte ritornano: Vacma

IVU-Rail e divise

**STRAGE DI VIAREGGIO:
UN ANNO DOPO**

E' passato un anno da quella tragica notte del 29 giugno, 32 morti ed alcuni feriti ancora in ospedale. Vogliamo ricordarli e inviare un fraterno abbraccio a tutti i familiari ed ai cittadini di Viareggio così duramente colpiti. Oltre al dolore ed al lutto, come ferrovieri, ribadiamo il nostro impegno a restare al loro fianco nel lungo cammino per l'accertamento delle responsabilità e dare il nostro contributo di conoscenze al fine di ottenere, più sicurezza, verità e giustizia.

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casarucci onlus - Stampa: Litografia L.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCORAIN MARCIA - Piazza Baldinucci, 8/r - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 15 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 99862666 intestato a "In Marcia" AIM - Piazza Baldinucci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055 486838 - fax 055 4625985 - continee.it.

MACCHINISTI IN MARCIA, TUTTI INSIEME

Di fronte ai continui attacchi, è indispensabile ritrovare l'unità della categoria e una grande partecipazione da parte dei macchinisti

In questi ultimi anni i macchinisti stanno subendo un attacco di proporzioni mai viste, che mira a sgretolare quanto resta delle tutele conquistate grazie alle lotte degli anni passati. A titolo di esempio si possono citare alcune problematiche che ci riguardano direttamente.

Equipaggi: dopo il famigerato accordo del 15 maggio 2009 con il quale è stato introdotto l'agente solo, le condizioni dei macchinisti continuano a peggiorare; si parla di sfondamento degli attuali limiti normativi previsti dall'accordo, e di agente solo anche alla cargo.

Contratto: è ormai scaduto da tempo; i macchinisti sentono la necessità di un recupero economico consistente, che costituisca una valorizzazione dei disagi e delle responsabilità del nostro lavoro; possiamo dire con certezza che, tenendo conto di questi fattori, oggi non siamo adeguatamente retribuiti.

Problematiche specifiche: abbiamo la responsabilità della gestione dell'emergenza nel caso di merci pericolose, l'incombenza dell'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio senza tempi di lavoro riconosciuti, vogliono eliminare i turni graficati e molte postazioni del 303 costringendoci ad una vita attaccati al telefono, l'aggiornamento professionale in aula non è sempre garantito... questi e molti altri aspetti riguardano direttamente e unicamente il nostro lavoro, ma non sono considerabili come secondari, sono anzi di fondamentale importanza.

L'elenco fatto non è sicuramente esaustivo; i problemi da affrontare sono tanti, ma l'aspetto fondamentale è che solo i macchinisti stessi possono sperare di risolverli, non dobbiamo e non possiamo continuare a delegare a chi ormai non ci rappresenta più.

È necessario pertanto recuperare il senso di appartenenza alla stessa categoria, indipendentemente delle divisioni che l'impresa, con l'avallo dei sindacati, ha messo tra noi, prima creando le tre divisioni, poi le divisioni nelle divisioni, e ora anche cedendo i macchinisti della TMR a diverse società regionali.

In questo ragionamento devono rientrare anche i macchinisti delle imprese cargo private, che stanno lottando per migliorare le proprie condizioni, chiedendo di avere applicato anche per loro il CCNL AF; che noi giustamente criticiamo ma che per questi nostri colleghi rappresenterebbe un notevole miglioramento normativo ed anche economico.

C'è bisogno quindi di incontrarsi e confrontarsi, per mettere a fuoco i problemi e le proposte di soluzione.

C'è bisogno insomma di rimettere in moto la categoria, partendo da assemblee sui territori per arrivare poi ad un'assemblea nazionale di macchinisti, per decidere tutti insieme i nostri obiettivi e una strategia per portare avanti le nostre rivendicazioni.

Fernando

Governo: un bavaglio anche per noi

Carissimi amici,

vi vogliamo informare che il governo, con un decreto interministeriale di fine marzo, ha fatto eliminare le agevolazioni per le spedizioni postali in abbonamento. Questo provvedimento colpisce, tra gli altri, anche l'ancora IN MARCIA, che vede aumentare vertiginosamente il costo delle spedizioni. Questo è un grave problema per la prosecuzione della nostra attività di informazione e di promozione di iniziative.

Invitiamo pertanto tutti i colleghi ad abbonarsi: troppi non leggono, o si limitano alle informative dei sindacati, che per definizione sono di parte; allo stato attuale il giornale conta circa 3000 abbonati, ma possiamo e dobbiamo fare molto di più. Infine informiamo gli abbonati che non avessero ancora pagato la quota del 2010 che, a causa dell'aumento dei costi di cui sopra, col mese di LUGLIO saremo costretti ad interrompere la spedizione a chi non è in regola con l'abbonamento. Negli anni passati mandavamo il giornale anche per un anno e più a chi non aveva rinnovato, ma da adesso in poi questo sarà molto difficile.

Vi ringraziamo per la collaborazione e vi salutiamo.

La Redazione di ancora IN MARCIA!

SILVIA È TORNATA TRA NOI!

LA LOTTA, LA SOLIDARIETÀ, L'UNITÀ DEI LAVORATORI, PAGANO SEMPRE. RSU 46 Personale di Bordo Bologna

Dopo la mobilitazione dei colleghi e di organismi istituzionali interni ed esterni all'azienda, con oltre 1500 firme raccolte, i vertici aziendali riesaminavano la decisione presa dalle strutture territoriali dell'Emilia Romagna disponendo la riassunzione, realizzata il 3 maggio 2010. La nota stonata, secondo noi, è il nuovo contratto: apprendistato presso la Struttura dell'Assistenza di Bologna C.le, ovvero altri 4 anni di precariato con un'altra qualifica. Auguriamo a Silvia un più sereno futuro professionale.



VERTENZA APPRENDISTI: UN CHIARIMENTO DOVUTO di M. Mariani (MI)

Sono giunte alla redazione alcune critiche in merito al contenuto del mio editoriale "IL PUNTO SULLE INIZIATIVE" pubblicato sul numero 4/2010 di AIM, sul tema degli apprendisti non confermati.

In particolare le critiche si incentrano sulla mia affermazione: "vista l'inesistenza di iniziative sindacali efficienti", sostenendo che non corrisponda al vero, in quanto in alcune regioni alcune OS (in particolare l'OrSA) stanno portando avanti vertenze legali a favore di apprendisti non confermati.

L'aver ricevuto queste critiche lo ritengo di per sé un fatto molto positivo, in quanto penso che il confronto, anche magari a volte acceso, sia sempre fonte di arricchimento; inoltre il fatto che siano state sollevate denota che all'argomento in questione è stata posta la giusta attenzione, data la sua cruciale importanza.

Per quanto riguarda la frase in questione, "vista l'inesistenza di iniziative sindacali efficienti", preciso che:

sono (ed ero già all'epoca in cui scrivevo) a conoscenza del fatto che alcuni apprendisti non confermati stanno venendo seguiti ed appoggiati da alcune strutture regionali, in particolare dell'OrSA;

parlavo di "inesistenza" riferendomi ad una panoramica nazionale, in quanto il problema riguarda una dozzina (per ora) di ragazzi in tutta Italia; se alcune regioni si stanno interessando di alcuni loro iscritti è un fatto certamente positivo, ma non risolve il problema di TUTTI gli altri;

non ho notizie invece che alcuna struttura regionale di alcun sindacato abbia criticato la NON ETICITÀ dell'accordo sull'apprendistato del 1° marzo 2006, che sta alla base della nostra contestazione, che stabilisce che il periodo di apprendistato duri 46 mesi mentre il capotreno e il macchinista vengono caricati delle medesime responsabilità di un lavoratore esperto, utilizzando ad agente unico (oggi agente solo) dopo soli 8 e 20 mesi rispettivamente, permettendo che poi vengano lasciati a casa senza alcuna giusta causa o giustificato motivo; è vero che è la legge sull'apprendistato (276/2003) che consente la non riconferma del lavoratore, ma è l'accordo sottoscritto dai sindacati che permette lo sfruttamento dei lavoratori (pagati di meno ma usati come gli altri, e poi magari lasciati a casa), con agevolazioni previdenziali che resantano l'evasione contributiva da parte del datore di lavoro.

Resto a disposizione per ulteriori chiarimenti.

MERCATO SENZA REGOLE di R. De Paolis (PR)

CONTINUA LA PROLIFERAZIONE DI ALTRI CONTRATTI A RIBASSO NEL TRASPORTO FERROVIARIO

L'accordo alla TLN in Lombardia apre un'altra porta al "dumping" tra ferrovieri

Con la sottoscrizione dell'accordo quadro sul passaggio dei ferrovieri di Trenitalia alla nuova Società di trasporto regionale lombarda TLN, i genitori del non ancora nato "CCNL della Mobilità" uccidono la propria creatura nella culla, concordando con le parti datoriali che i due CCNL di riferimento della nuova impresa saranno quello degli Autoferrotravvieri e quello delle Attività Ferroviarie. Si sancisce, in questo modo, che la situazione attuale dei ferrovieri di Trenitalia (inquadri nel CCNL di Confluenza) sia superata, perché troppo privilegiata, e che i lavoratori dovranno prepararsi a fare un "auto dumping sociale" per adattarsi al livello contrattuale più basso possibile. E pensare che nel 2003 c'era qualcuno che diceva, durante la campagna elettorale delle RSU, che il contratto di confluenza era quello di riferimento, dentro il quale sarebbe "confluito" quello delle Attività Ferroviarie. Questo significava che quanto previsto nel CCNL delle Attività Ferroviarie in peggio, come ad esempio le 38 ore di lavoro e i 25 giorni di ferie (anziché 36 di lavoro e 29 di ferie del CCNL del Contratto di Confluenza) sarebbero state migliorate in positivo dall'apposita Commissione Mista Azienda-Sindacati che era stata incaricata di

scrivere il nuovo orario di lavoro.

Chi raccontava queste cose, di solito, aderiva ai sindacati confederali e prometteva miglioramenti economici e normativi per tutti. Salvo, poi, lavorare molto poco sui treni e molto di più sulle comode poltrone delle sedi sindacali. La gravità della situazione economico-finanziaria, peraltro, sta spingendo tutti i governi europei ad emanare provvedimenti restrittivi delle condizioni salariali e lavorative dei lavoratori dipendenti, con tagli alle buste paga del pubblico impiego, aumento delle ore lavorative, blocco degli adeguamenti automatici all'inflazione sugli stipendi e sulle pensioni e altri interventi definiti "lacrime e sangue" sulle spalle dei soliti colpevoli della situazione: i "parassiti", i lavoratori dipendenti che, essendo poco produttivi per antonomasia secondo i dati statistici OCSE, devono sottostare alla logica degli aumenti "legati alla produttività" che da destra e sinistra tutti ci richiedono. Peccato che la produttività dipenda in gran parte dalle condizioni tecnologiche e organizzative di un'Impresa, ragion per cui, se anche io personalmente lavorassi come un immigrato non regolare 14 ore al giorno tutti i giorni, il mio sacrificio rimarrebbe ampiamente assorbito sia dalle enormi carenze organizzative aziendali (vedi

Cargo con "vettura+treno o viceversa) sia dalla ridondante struttura aziendale che, per esempio, ha triplicato il numero di Quadri aziendali (grazie alla "divisionalizzazione") rendendo poco competitiva Trenitalia, mentre le nuove Imprese che si affacciano sul mercato ferroviario si stanno consorziando tra loro per abbattere i costi gestionali, formando, così, di fatto un nuovo "polo privato", monopolistico tanto quello pubblico.

Ci dicono che il nostro A.D. Moretti stia lavorando alacremente per ridurre questo problema, e sembra che il Programma IVU serva anche, oltre che a massacrare i macchinisti, a ridurre al minimo i poli di gestione del personale, riducendo un certo numero di quadri (in un settore, peraltro, dove non ce n'erano molti... anzi).

Oggi ai lavoratori delle Ferrovie, di qualunque impresa, si ripresenta la solita questione: siete pronti a sacrificarvi per il "bene del Paese" al fine di "salvare la baracca" (cioè l'Impresa) aumentare il traffico ferroviario e togliere le auto e i TIR dalle strade? **La risposta è SÌ!!!**

Ma a condizione che, visto che abbiamo già dato 140.000 posti di lavoro nel Gruppo FS, questo avvenga veramente, dato che ad oggi circolano su rotaia lo stesso numero di merci che circolavano nel 1948 (fonte Commissione Parlamentare Trasporti) e continuiamo ad avere l'80% di persone che girano su gomma (e il 90% di merci). Siamo disposti a fare un sacrificio se ci si decide una volta per tutte che le Ferrovie sono un "Monopolio Naturale" semplicemente perché su un binario ci può passare un treno alla volta (i concorrenti, se vogliono, si costruiscono le loro linee private... ma è un assurdo). Ma soprattutto se riconosciamo una volta per sempre che le Ferrovie sono un servizio pubblico essenziale, ragion per cui non può essere gestito dai privati, che rincorrono solo il guadagno immediato e che sono i principali colpevoli della situazione economica disastrosa in cui versa l'intero Pianeta. Siamo disposti a fare sacrifici a condizione che, inoltre, si dimostri di avere rispetto per le Persone Umane che svolgono il servizio, rispetto dei loro bisogni in quanto cittadini, "esseri" che svolgono una vita sociale, relazionale e familiare, che hanno esigenze vitali insopprimibili e non contrattabili, come la salute e il tempo libero. Se qualcuno vuole dare un segno di cambiamento in questa direzione, si cominci dall'eliminare l'agente solo e il solo Capotreno sui treni e si ridiano dignità e rispetto a tutti quelli che ogni giorno si affannano a far girare un'impresa che mostra falle da tutte le parti. Ai lavoratori e ai sindacati spetta l'onere di mettere all'ordine del giorno questi temi e non quelli di un risanamento dei bilanci impossibile in queste condizioni. Abbiamo già dato abbastanza... Come dice il nostro A.D., abbiamo recuperato 2 miliardi di euro di deficit. Non mi pare poco.

AGENTE SOLO di D. Taborri (RM)

BILANCIO DI UN ANNO

È passato un anno dall'entrata in vigore dei turni ad Agente Solo scaturiti dall'accordo del 15 maggio 2009, siglato da tutte le OS con eccezione dell'Orsa che anzi ha lo respinto chiamando la categoria allo sciopero. Un tempo ragionevole per una valutazione delle condizioni di lavoro che ne sono derivate e che attualmente molti macchinisti stanno vivendo. Trovandomi a svolgere appunto il turno AV Freccia Argento ad A.S. di Roma S.L., non solo posso evidenziare le intuibili differenze nel ritrovarsi a stare da solo in cabina di guida per lunghissime tratte con tutto il peso dei rischi e delle responsabilità ma sottolineare la fatica e lo stress nell'effettuare servizi svolti di fatto con la stessa normativa a doppio macchinista (escludendo il periodo 0-5) se non peggio. Infatti per fare degli esempi, con 4h e 30 di condotta al netto delle soste compresi i cambi banco, si arriva a Bolzano o a Lamezia con un Riposo fuori residenza di 6 ore e spesso con orari dei pasti alle 18 in partenza o alle 22 in arrivo. Anche nelle A.R. destinazione tipo Barletta spesso siamo a limite o oltre le 8.30 senza tempi per la refezione. Quindi scarsa considerazione anche sotto il profilo logistico oltre che sugli orari di lavoro. E già si sente parlare di un ulteriore innalzamento delle ore di condotta (come ipotizzato nel sopracitato accordo) subordinate al mercato con la concorrenza nel trasporto pax. A.V. alle porte. Accordo stipulato peraltro

senza un giusto riconoscimento economico nella parte fissa che riconosca la professionalità e le responsabilità, anzi di contro lascia vacanti questioni come ad esempio l'inidoneità o l'età pensionabile. Tutto questo mentre abbiamo la consapevolezza dei pericoli che quotidianamente ci preoccupano, quali possibili inconvenienti, magari in galleria, o le conseguenze in caso di malore del macchinista, dato che in questo caso nessuno è in grado di condurre il treno. E' in questo contesto a mio avviso che deve tornare di attualità, come obiettivo di medio termine, il progetto di reintroduzione del doppio macchinista attraverso la creazione di una figura professionale polifunzionale con mansioni accorpate di macchinista e capotreno, intercambiabili durante la condotta. Questo può risolvere tanti aspetti negativi che il personale sta attraversando e nello stesso tempo rafforzare la categoria sul piano della proposta anche nell'eventualità di imminenti scenari particolarmente complicati. Nell'immediato comunque è necessario concentrare i nostri sforzi nel ristabilire le regole oggi di fatto compromesse (vedi ad es. la violazione della circ. 25), risolvere le questioni del ritiro circolari (nell'orario di lavoro) e della divisa (residenza amministrativa), rilanciando una grande mobilitazione che esprima un netto dissenso contro l'accordo del 15 maggio e per una normativa di lavoro dal "volto umano".



CONVEGNO di M. Mariani (MI)

IL FUTURO DELLE FERROVIE

Resoconto del convegno promosso dall'Università degli Studi di Firenze, Or.S.A. e Ancora In Marcia

Il 29 aprile si è svolto presso la facoltà di scienze politiche dell'Università di Firenze l'importante convegno sul tema: "POLITICHE DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA. RILANCIO O SMANTELLAMENTO DI UN SETTORE STRATEGICO?".

Il convegno è risultato molto interessante non solo per i contenuti che sono emersi, ma anche per il fatto che il dibattito sul futuro delle Ferrovie è stato finalmente portato al di fuori delle sedi nelle quali viene discusso abitualmente, quelle ferroviarie appunto, e in particolare ha avuto un approccio accademico.

A questo punto volevo fare un accenno a quanto emerso dai vari interventi, mentre per un approfondimento sui contenuti si rimanda agli atti del convegno, che saranno in seguito pubblicati.

La falsa liberalizzazione delle ferrovie

Pasquale Felice, del sindacato OrSA, ha fatto un'ampia esposizione delle falsità riguardanti la liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia, che vengono invece spacciate per verità dai media e in generale dai mezzi di comunicazione più diffusi; ad esempio, la nuova società NTV è stata presentata da Montezemolo come un'espressione del tanto decantato "Made in Italy", mentre di italiano non ha niente: i treni sono costruiti in Francia, la manutenzione verrà fatta in Francia, i capitali della società sono di ban-

che e gruppi che fanno capo a loro volta a società lussemburghesi.

Nessuno dice inoltre che a NTV verranno fatte pagare da RFI tracce orarie come se si trattasse di treni pendolari, quindi a un costo irrisorio; insomma... lo Stato, quindi noi contribuenti, ha pagato milioni di euro per costruire le linee AV, per poi farle sfruttare praticamente gratis da un privato; noi paghiamo, e Montezemolo e compagni si arricchiscono sulle nostre spalle ancora di più.

Servono regole uguali per tutti

Armando Romeo, Segretario Generale dell'OrSA, ha ribadito la necessità di giungere ad un contratto unico per tutti gli operatori del trasporto, in modo da tutelare i lavoratori dalla concorrenza fatta solo sulla riduzione del costo del lavoro, e da processi come le cessioni di ramo d'azienda o i cambiamenti societari. E' necessario però che questo contratto sia reso obbligatorio: Romeo propone che l'adozione del contratto unico sia per legge condizione necessaria per il rilascio della licenza; oggi esistono in Italia 46 imprese ferroviarie, delle quali 32 hanno la licenza, e solo 2 applicano il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Privatizzazione e liberalizzazione

Giorgio Natalicchi, dell'Università degli Studi di Firenze, ha precisato la differenza tra questi due concetti, e come sono visti



Da sin. Matteo Mariani, redattore ancora IN MARCIA, il prof. Tebaldi Università degli Studi di Sassari, Lorenzo Dorato Università degli Studi di Roma 3

oggi: la liberalizzazione è oggi considerata dalla UE come uno strumento per il raggiungimento dell'obiettivo dell'integrazione dei mercati; la privatizzazione non viene invece da direttive UE, ma è una scelta nazionale, la UE non impedisce infatti a nessuno Stato di avere una propria compagnia nazionale.

Concorrenza nel mercato o per il mercato

Mauro Tebaldi, dell'Università degli Studi di Sassari, ha inizialmente riportato i dati sulle percentuali di merci trasportate su ferro nei vari Stati, che in Italia rappresenta una quota inferiore al 10%, mentre ad esempio è del 14% in Francia, del 20% in Germania e del 30% in Austria.

Il Professore ha inoltre messo in guardia tutti coloro che sono convinti che l'apertura del mercato delle Ferrovie porterà a costi minori e servizi migliori per gli utenti, in particolare i pendolari: siccome le gare d'appalto si fanno linea per linea, l'impresa vincitrice, quella che avrà offerto condizioni migliori, si troverà poi in una posizione di monopolio per molti anni; nel trasporto pendolari non si avrà quindi mai una concorrenza di mercato, ma solo la concorrenza per conquistare un mercato e poi gestirlo da monopolista.

Politica e unità sindacale

Franca Alacevich, Preside della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Firenze, ha fatto un confronto tra le

IL PUNTO di M. Balbi (TS)

ISOLAMENTO SINDACALE

Rappresentanza, adesioni, rivendicazioni... i limiti del sistema attuale nel settore macchina

In-cipit

Il problema cruciale della rappresentatività sindacale è sempre stato fortemente sentito in ambito ferroviario, dove convivono categorie di lavoratori con problematiche molto differenti. Ma gli unici risultati concreti ottenuti in questo campo sono giunti con il CoMU, e solamente dopo estenuanti battaglie. Oggi il problema persiste. All'interno del Gruppo FS, i macchinisti rappresentano meno del 20% della consistenza di dipendenti. Tuttavia il loro apporto nella riuscita del ciclo produttivo è fondamentale (tanto quanto altre figure professionali che oggi si vogliono distruggere, come ad esempio i DM).

Ad oggi i sindacati si stanno curando, a dir loro, dell'interesse dell'Azienda (!), che (dovrebbe) coincide con quello dei dipendenti, nel mantenere un posto di lavoro. Ma di questo, i lavoratori dipendenti cosa ne pensano? E, seppure in minoranza sia essa assoluta o relativa, cosa ne pensano determinate categorie di lavoratori, che quotidianamente portano avanti la "baracca"?

Altro aspetto fondamentale è quello delle adesioni. Al tempo delle lotte del CoMU, ogni singolo iscritto aderiva con tenacia alle lotte intraprese. Oggi invece viviamo in un contesto storico dove il personale sottoscrive la delega sindacale all'Organizzazione di "comodo", ottenendo in cambio piccoli favori.

Ma anche se i numeri parrebbero disegnare un quadro rappresentativo alquanto eterogeneo, gli scioperi nazionali di 24 ore (7/8 novembre 2009 e 26/27 gennaio 2010) indetti da OrSA contro l'Accordo del 15 maggio (con il quale si istituisce l'Agente Solo) hanno, nei fatti, dimostrato che la rappresentanza estrapolata dal mero conteggio delle tessere sindacali è pura illusione.

Le adesioni hanno dato un vero valore alla rappresentatività della vertenza, tanto più che della sigla che si è fatta promotrice della stessa. Oggi non sono più le Sigle sindacali ad essere rappresentative, perché il sistema di favoritismi utilizzati per portare tessere facili, ha di fatto creato uno stato di "apatia" verso l'operato sindacale, spesso anche sminuendolo. Il quesito che dovrà interessare personale, Organizzazioni sindacali e Azienda sarà: "quale Sigla sindacale è promotrice della vertenza rappresentativa?"

Una vertenza tuttavia non nasce perché ogni singolo individuo interessato vi si dedica, ma ciò può accadere solamente quando si organizzano la sensibilizzazione adeguata. Questo sarà ancora una volta il ruolo fondamentale della rivista storica dei macchinisti, l'ancora IN MARCIA!

Out-cipit

Ci sono alcune considerazioni da porre anche sul caso specifico della vertenza equipaggi. Come dovrebbe sentirsi oggi un macchinista, il quale, dopo aver visto ben 2 scioperi di 24 ore riusciti, ad oggi non sa ancora nulla

riguardo la prosecuzione della vertenza equipaggi? La vertenza è ancora in piedi...? hanno firmato...? si faranno altri scioperi...?

Di ufficiale non v'è nulla... sorgono così spontanee alcune osservazioni:

1. l'OrSA ha più volte sponsorizzato la riuscita degli scioperi contro l'accordo sugli equipaggi, mentre parrebbe che al personale interessi poco la vertenza sul Contratto della Mobilità. Al momento, quindi, i ferrovieri sentono maggiormente la necessità di proseguire contro il famigerato accordo, piuttosto che voler proseguire verso un contratto nebuloso (che presumibilmente conterrà la normativa dell'Agente Solo...). OrSA sta con il personale o con CGIL-CISL-UIL-UGL-FAST-FAISA (sigle che insieme ad OrSA promuovono il Contratto della Mobilità)?

2. non si sono lesinati i volantini che sponsorizzavano le riuscite degli scioperi contro l'Accordo del 15 maggio '09. Per quale motivo ora non si rende partecipe il personale sulle motivazioni che hanno portato, di fatto, ad abbandonare una vertenza tanto cara al PdM e PdB?

3. se da un lato è vero che le Organizzazioni sindacali hanno abbandonato (e svenduto) i lavoratori, è anche da dirsi che i macchinisti e i capitreo in questo particolare momento non stanno esercitando le dovute pressioni sulle segreterie competenti. I numeri degli scioperi ci sono per intravedere una soluzione conflittuale. Il disagio esiste, e nascondere sarebbe puerile. Tuttavia sembra che il personale non sia disposto a sollevare delle eccezioni all'operato di queste sigle sindacali (qualunque esse siano).

Al personale non servono contrattazioni sul turno di lavoro o lettere aperte (peraltro molto belle e giuste), quando ci sono più di 160 macchinisti in causa contro Trenitalia per le sanzioni per la vertenza equipaggi, e altri che si sentono male mentre sono alla condotta dei treni, presumibilmente per il nuovo modulo di condotta.

Contrattare i turni in questo momento significa scegliere il tipo di vaselina da utilizzare per il fondoschiena! Ma per quanto si voglia lubrificare oggi, domani farà comunque male!

C'è una frase di un macchinista, Flamini, che vale la pena di ricordare ogni volta che vediamo un treno partire ad Agente Solo, oppure ogni volta che che pensiamo a questa vertenza: «L'agente solo è illegale e disumano [e] condanna un uomo all'isolamento e alla solitudine a vita...».

A loro, a noi, cosa servirà il Contratto della Mobilità?

Senza contare il fatto che l'OrSA ha integrato a febbraio la vertenza equipaggi con i licenziamenti degli apprendisti e la c.d. "Circolare 26". Ora anche questi lavoratori sono lasciati al loro fato...?

"Una nuova primavera per le ferrovie" titolano alcuni manifesti e alcuni pieghevoli distribuiti verso la fine di marzo e gli inizi di aprile.

A quando un pieghevole intitolato "Una nuova primavera per i sindacati"?

A sinistra Armando Romeo, segretario generale OrSA, a destra il prof. Natalicchi, Università degli Studi di Firenze



ancora IN MARCIA!
Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

Ringraziamo **Alessandra Cavallaro (MI)** e **Lorenza Tiepolo (VE)** per l'ottimo contributo alla stesura dei resoconti del convegno. Per chi volesse approfondire il tema con le trascrizioni degli interventi può scrivere a:

redazione@ancorainmarcia.it o inmarcia@tiscalinet.it



CONTRATTI E PRIVATI

di M. Mariani (MI)

FUORI DALLA GIUNGLA?

Il cammino delle imprese cargo private verso il CCNL A.F.

Il 10 maggio si è tenuta a Milano un'assemblea di macchinisti delle imprese cargo SBBCL, NordCargo e Rail Traction Company, organizzata dai sindacati FILT, FIT, UILT, FAST e OrSA. L'argomento centrale della discussione è stato il problema della deregolamentazione contrattuale: questi ferrovieri lavorano con contratti che impongono loro condizioni normative insostenibili, con turni massacranti e notti a ripetizione. La maggior parte di questi lavoratori sono giovani, orgogliosi di fare i macchinisti, ma furibondi per come sono costretti a lavorare, e soprattutto desiderosi di combattere per migliorare la propria condizione.

Questi ragazzi hanno rimproverato ai sindacati la loro assenza: per i 10 anni circa da quando operano queste imprese private dove sono stati? Cosa hanno fatto per opporsi all'assenza di regole?

I rappresentanti dei sindacati presenti hanno ammesso questa loro mancanza e si sono impegnati a portare avanti una lotta per condurre anche queste imprese ad adottare il CCNL delle Attività Ferroviarie, e per questo sono già stati calendarizzati degli scioperi.

Per la lungimiranza del rappresentante dell'OrSA questi scioperi saranno effettuati senza tener conto dei vincoli posti dalla legge 146/1990 (e successive modifiche) in quanto è stato ribadito alla Commissione di Garanzia che il trasporto merci non rientra nei servizi essenziali.

Tutti i sindacati presenti hanno inoltre garantito che non firmeranno nessun accordo contrattuale in nessuna impresa ferroviaria, Trenitalia inclusa, che preveda l'agente solo alla cargo.

Questi ragazzi, con la loro combattività e la loro voglia di impegnarsi per un futuro migliore, sono un esempio per tutti i macchinisti di tutte le imprese.

Devono però fare in modo di non fermarsi: se continueranno a dimostrarsi disposti a lottare allora i sindacati a cui si sono affidati, forse, continueranno a portare avanti la loro vertenza; ma stiano attenti a non sedersi, perché altrimenti gli stessi sindacati, così poco disposti alle lotte e tanto disposti ad assecondare le decisioni delle imprese pur di firmare qualcosa, alla prima occasione troveranno una scusa per abbandonarli.

Per quanto riguarda questa rivista, c'è la piena disponibilità a pubblicare articoli prodotti dai macchinisti delle diverse imprese ferroviarie, per avere un utile scambio di informazioni e di idee, ma soprattutto nell'ottica che Ancora In Marcia diventi il giornale di tutti i macchinisti, e non più solo di quelli di Trenitalia, visto che la presenza di macchinisti appartenenti a diverse aziende è più che mai una realtà, con l'avvento delle imprese cargo private e delle nuove società regionali di trasporto locale.

APPELLO CARGO

Ancora In MARCIA scrive a tutti le OO.SS. per invitarle a una riflessione sulla disperata situazione della divisione

A tutti i sindacati

Il periodo che stiamo vivendo è drammatico, le scelte politiche nei trasporti sono a vantaggio di cieche e disastrose scelte liberiste; i dirigenti di FS assecondano decisioni non condivisibili da parte dei lavoratori e dei cittadini; stanno smembrando la Cargo, spostando in maniera unilaterale un patrimonio unico di professionalità, mettendo a rischio il futuro occupazionale e le sedi di lavoro dei ferrovieri, in particolare di quelli della Cargo che in questi anni hanno fatto sacrifici enormi, convivendo con la perenne angoscia di un futuro incerto. È indispensabile che tutti i lavoratori, compresi i quadri e i sindacalisti, per rimanere ferrovieri e per non dover subire cambiamenti forzati ed ingiustificati di mansioni e sedi di lavoro promuovano strategie di lotta per evitare che si arrivi alla fine della Cargo a favore dei privati. La dismissione del servizio merci su rotaia accompagnata dalla riforma dei servizi pubblici locali in nome delle liberalizzazioni approvata dal Parlamento con un'ingiustificata accelerazione verso la sostanziale privatizzazione (le gestioni "in house" cesseranno il 31 dicembre 2011 o, in caso di società quotata, con due diverse scadenze al 30 giugno 2013 e al 31 dicembre 2015) delle aziende locali, prelude alla scomparsa di Trenitalia. Il personale ferroviario ha già dato: la produttività del lavoro misurata in treni-km per addetto ha avuto un incremento del 23% dal 2000 al 2007, con il piano industriale delle FS 2007-2011 vi sono stati ulteriori aumenti di produttività per tutti, è stato introdotto l'agente solo e sono stati chiusi ancora altri impianti, con il vostro assenso, cambiamenti che hanno peggiorato ulteriormente le condizioni dei lavoratori. Intanto è stato aperto anche il Fondo, ennesima scelta che non contribuisce a creare lavoro, ma porta ulteriori tagli. Intanto il mondo politico sta tagliando anche i diritti sindacali: l'ultimo esempio è la revoca dello sciopero di maggio. Come possiamo desiderare un contratto uguale per tutti se stiamo perdendo il diritto di sciopero? Ci stupisce che i sindacati non prendano la parola in risposta a tutte queste continue offese alla dignità dei lavoratori. In particolare in questi giorni siamo molto preoccupati per l'esito della trattativa in atto con Trenitalia in merito alle sorti della divisione Cargo. Vi invitiamo pertanto a riflettere in particolare su questi punti:

Equipaggi macchina

Premettiamo che siamo contrari all'agente. Premettiamo che siamo contrari all'agente solo su ogni tipo di treno, per le condizioni di asocialità nelle quali il macchinista si trova a lavorare e a vivere, perché indipendentemente dal tipo di attrezzatura tecnologica la presenza di 2 macchinisti è garanzia di maggiore sicurezza e perché è tuttora inesistente un

procedura di soccorso in caso di malore che dia garanzie di tempestivo intervento. Vi rammentiamo però che, nel caso dei treni merci, chi sostiene che l'apparecchiatura SCMT può sostituire il secondo macchinista, dice una falsità ancora più grande che nel caso degli altri tipi di treno, in quanto, anche quando è funzionante, non controlla il rispetto di alcune importantissime prescrizioni, come le riduzioni di velocità per massa assiale e le riduzioni di velocità nelle stazioni per presenza di merci pericolose, quindi sia un equipaggio ad agente solo (un macchinista senza nessun altro a fianco) che ad agente unico (un macchinista affiancato da un'altra persona dalle competenze fino ad ora non ben specificate) costituirebbe un pericoloso degrado di sicurezza.

Inoltre, con equipaggi ad agente unico risulterebbe impossibile il soccorso al macchinista in caso di malore (il secondo agente in questione non saprebbe guidare fino alla prima stazione).

Peggio ancora, l'agente solo avrebbe un impatto disastroso su tutto il sistema ferroviario, perché una sola persona non potrebbe intervenire in tutta una serie di situazioni che si verificano continuamente, e che vengono quotidianamente risolte dalla presenza di due operatori, come ad esempio spezzamenti in linea, carri frenati o da isolare, manovre in assenza di personale di stazione.

Secondo noi l'unica possibile evoluzione degli attuali equipaggi è rappresentata da una forma di polifunzionalità della coppia di macchina, mantenendo però il fatto che entrambi gli agenti siano abilitati alla condotta. Le responsabilità e i rischi per i macchinisti aumentano continuamente: treni di merci pericolose, gallerie non a norma, telecomunicazioni spesso assenti o comunque inadeguate, soccorso non garantito... siamo sempre più convinti che la strada da seguire non sia quella del dimezzamento del numero dei macchinisti, ma anzi quella di professionalizzarli ancora di più.

Trasferimenti individuali

Vi segnaliamo che Trenitalia sta già effettuando trasferimenti con criteri a sua completa discrezione, che non rispettano neppure le norme contrattuali, che già le concedono una libertà a nostro avviso eccessiva. Vi chiediamo di intervenire affinché la mobilità individuale avvenga nel rispetto delle regole e dei diritti delle persone.

Organici

Vi segnaliamo che Trenitalia sta già effettuando trasferimenti con criteri a sua completa discrezione, che non rispettano neppure le norme contrattuali, che già le concedono una libertà a nostro avviso eccessiva. Vi chiediamo di intervenire affinché la mobilità individuale avvenga nel rispetto delle regole e dei diritti delle persone.



Francesco Chiapperrini

Regole di mercato

Voi ben sapete che la maggior competitività delle imprese cargo private rispetto a Trenitalia non è dovuta ad una loro maggior capacità di lavoro o di efficienza, ma semplicemente all'utilizzo di contratti il più deregolamentati possibile. Inoltre il trasporto più gomma, a causa di una deregolamentazione ancora maggiore, risulta essere molto più economicamente conveniente rispetto al trasporto su ferro, sia di FS che dei private A CAUSA DEI FORTI INCENTIVI E SGRAVI FISCALI CONTENUTI NEI PROVVEDIMENTI EMESSI DAI VARI GOVERNI SUCCEDEUTISI NEGLI ULTIMI ANNI. E' indispensabile un vostro forte intervento ora, intanto che una divisione Cargo di Trenitalia esiste ancora, per pretendere delle regole uguali per tutti, a tutela delle condizioni dei lavoratori e anche della sicurezza dell'esercizio.

Mobilità e ambiente

La quantità di merci trasportate su rotaia è in calo, e si è avuta la conferma della falsità dell'affermazione che il potenziamento dell'Alta Velocità avrebbe favorito il trasporto merci su ferro.

La scomparsa o comunque il forte ridimensionamento della divisione Cargo di Trenitalia avrebbe delle pesanti ricadute anche a livello sociale e ambientale: siamo tutti consapevoli che il privato fa trasporto merci unicamente per profitto, e quindi appena non vedrà la convenienza di effettuare un trasporto, lo abbandonerà, lasciandolo ai camion, che già oggi detengono l'88,3% del traffico di merci trasportate. Alla Cargo inoltre buona parte dei treni rimasti sono per il trasporto di merci pericolose, un settore sensibile e pericoloso per il quale lo Stato deve essere garante, sia per il trasporto in sé che per ogni altra operazione connessa.

Perché non ci facciamo promotori di politiche attive per lo sviluppo del trasporto su ferro in Italia? Prendiamo esempio dalla Svizzera, in cui per Costituzione (art. 84) il traffico transalpino per il trasporto di merci avviene tramite ferrovia salvo eccezioni: questa sì che è politica attiva del trasporto su ferro!

Appello

Abbiamo voluto richiamare in particolare questi punti, consapevoli che non siano per niente esaustivi; esprimono però alcuni dei problemi fondamentali attuali, e alcuni dei grossi pericoli che si stanno avvicinando sempre di più.

Vi chiediamo di tenerne conto nell'affrontare la trattativa per la divisione cargo, e di prendere le relative decisioni con la coscienza e la consapevolezza necessarie: le vostre decisioni avranno delle importantissime conseguenze sul lavoro e sulla vita dei macchinisti, dei ferrovieri e delle Ferrovie.

Chiediamo inoltre con urgenza a tutti i rappresentanti sindacali di:

1. informare tempestivamente i lavoratori dello stato delle trattative
2. attivarsi contro le scelte Aziendali con ogni mezzo evitando le continue e dannose azioni unilaterali;
3. essere esempio di correttezza e di rispetto della normativa di lavoro;
4. partecipare a qualsiasi iniziativa di contrasto della concorrenza sleale delle società concorrenti;
5. informare l'opinione pubblica attraverso tutti i mass media della difficile situazione del trasporto merci su rotaia in Italia e della pericolosa assenza di regole di mercato vincolanti per tutte le imprese ferroviarie
6. attivarsi presso le autorità politiche e istituzionali per la salvaguardia della piena occupazione per contrastare la barbarie delle liberalizzazioni e privatizzazioni in ferrovia.

Con l'intento di essere tutti uniti, al di là delle appartenenze sindacali, inoltriamo la presente per rivendicare i nostri diritti, per mantenere attivo e sicuro il trasporto pubblico merci-viaggiatori pubblico con un occhio particolare per il Sud, per il miglioramento delle garanzie collettive e delle condizioni sociali dei ferrovieri contro la liberalizzazione e destrutturazione delle imprese e per il doppio macchinista, come richiesto anche dai sindacati di altri paesi europei.

La Redazione

SMANTELLAMENTO

di C. Curcio (NA)

LA CARGO CONTINUA A PERDERE PEZZI

Ridimensionamento dei servizi di manutenzione ferroviari a Maddaloni - Marcanise

I responsabili della Divisione Cargo e rappresentanti aziendali negli ultimi incontri con le OOSS hanno descritto per il 2010 un forte ridimensionamento di manutenzione ferroviaria e produzione alla Cargo Trenitalia con effetti di riduzione personale di oltre 1700 unità. Tale depotenziamento si avrà maggiormente nelle aree di meno servizio universale e meno mercato, ossia nel Centro-Sud d'Italia con i fanalini di coda Sicilia e Sardegna. Per la manutenzione (carri e locomotori) l'azienda tenta di focalizzare quanto più possibile in un'unica area quella di Verona. Lo scalo ferroviario di Maddaloni - Marcanise pur essendo il più grande del Mezzogiorno, in esercizio al 30% delle potenzialità produttive, vedrà trasferirsi i servizi di manutenzione ferroviaria e messa in sicurezza dei carri merci. Le liberalizzazioni e privatizzazioni in Italia, di là dalla crisi economica che ha solo accentuato l'attuale situazione, hanno portato a nessun effetto positivo della concorrenza su prezzi e volumi, anzi sono state forti le riduzioni di traffico su rotaia per treni/Km e di merci trasportata per tonnellate/km.

I lavoratori pagano in prima persona le trasformazioni e i ridimensionamenti aziendali in particolari quelli con destini legati contrattualmente a ditte con appalti esternalizzati a volte prive di ammortizzatori sociali. Un'area strategica per il trasporto merci nazionale pubblico su rotaia, ormai in declino sotto gli occhi dei cittadini e dei lavoratori, quella di Maddaloni - Marcanise, è in balia di continue riorganizzazioni aziendali atte solo a nascondere tagli e chiusure di attività che non potranno mai condurre ad uno sviluppo a lungo termine o perlomeno uguale a quello degli anni precedenti. Ultimo atto, la CmrS (gestore dei servizi di manutenzione ferroviaria e messa in sicurezza dei carri merci) con 28 unità non ottenendo il rinnovo del contratto, ha posto in cassa integrazione i suoi lavoratori, ancora oggi non riassorbiti dalla Mecorig srl ultima arrivata, detto da Trenitalia per evitare il blocco dei servizi di manutenzione ferroviaria. I sindacati ed i lavoratori della CmrS, reclamano il passaggio anche del personale e non solo delle commesse all'azienda subentrante nella gestione dei servizi. Un lungo braccio di ferro si sta consumando tra i lavoratori insieme alle OS, contro le aziende esternalizzate e Trenitalia, facendo riaffiorare le innumerevoli contraddizioni emerse dalla gestione degli appalti esternalizzati, la perdita di competitività del settore Cargo Trenitalia e la marginalità del terminale merci più grande del Sud, tutto a favore dell'espansione dei trasporti su gomma.



Nella mattina del 12 aprile una ennesima sciagura s'è abbattuta sul mondo del trasporto ferroviario, quando verso le ore 9 del mattino, il treno R108 Malles - Merano della SAD viene investito da una frana di fango, causata da una presunta perdita d'acqua del sistema d'irrigazione del sovrastante frutteto. Julian Hartmann, 25 anni, è il 56esimo macchinista morto sul lavoro dal 1985 ad oggi. Il 55esimo, Giuseppe Solinas (49 anni, vedi ancora In Marcia di febbraio), moriva nei pressi di Scala di Giocca (Sassari, Sardegna) in dicembre per un evento analogo: frana da un terreno demaniale.

In Trentino purtroppo il fango s'è portato via 8 persone insieme al macchinista, e altre 28 sono rimaste ferite, di cui 7 in maniera grave. Ma qui s'è subito additato il "fato" come responsabile degli eventi, additando la simultaneità della frana all'arrivo del treno, come sola responsabile del disastro. Ma se di "destino" si può parlare, forse in modo anche pretestuoso, per l'incidente del 12 aprile, il precedente evento mortale del 19 dicembre 2009 (Scala di Giocca), dimostra che a poco valgono le giustificazioni temporali. Che l'evento sia contemporaneo o precedente il risultato non cambia.

Rimane comunque il dubbio sulla veridicità delle affermazioni di tutti gli organi d'informazione, relativamente alla dinamica dell'accaduto, in quanto dalle fotografie del luogo dell'incidente, risulta evidente che la sola cabina di guida sia stata distrutta nell'impatto, e comunque la testa del treno si sia fermata 20-25 m. oltre il punto di cedimento del terreno, lasciando supporre una bella frenata del treno prima di colpire la massa di fango. A conferma di ciò ci sono le dichiarazioni del Responsabile del gruppo di Protezione

SICUREZZA di M. Balbi (TS)

DISASTRO DI LACES

Incidente sulla linea gestita dalla provincia in Val Venosta: 9 vittime, compreso il macchinista

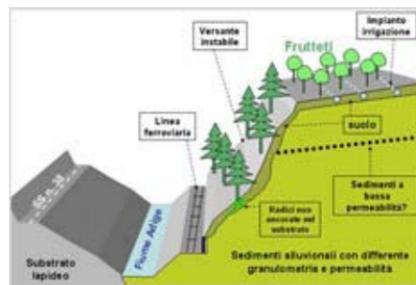
Civile della Croce Rossa di Merano, Giorgio Pasitto, il quale ha riportato testualmente: "...oggi il treno della Val Venosta si è trovato davanti una frana, il macchinista ha fatto in tempo a frenare, il treno è deragliato...", in un'intervista telefonica al quotidiano Alto Adige.

Si tratta comunque di una frana di fango causata dalla perdita d'acqua da una tubazione per irrigazione del diametro di 63 mm., che avrebbe causato il distacco di circa 400 mq. di fango dopo appena 1 ora dalla rottura (il sistema di irrigazione era stato disattivato alle 7:45, e fino a quel momento non si erano verificati cali di pressione - fonte: "la Repubblica", 14 aprile 2010).

Più plausibile sembrerebbe essere la versione del contadino che già due anni prima aveva dato avviso di infiltrazioni d'acqua in quel punto, secondo quanto riportato da Lothar Burger, presidente del Consorzio di bonifica della Val Venosta, responsabile degli impianti di irrigazione (fonte: "Corriere della Sera", 14 aprile 2010). Due anni potrebbero essere un tempo sufficiente per infradiciare 400 mq. di terra.

Se consideriamo inoltre, per ipotesi, una massa specifica per il fango di circa 2 t./mq., ne viene che il treno sarebbe stato investito da una massa di circa 800 t., che, con ogni probabilità, avrebbe portato nel gretto del fiume Adige il piccolo convoglio Stadler (un GTW 2/6 di 66 t. di massa, immatricolato ATR 100).

Il parasanitario dell'ospedale di Silandro (BZ) Berger, testimone dell'accaduto, ha dichiarato a Rai News 24 di aver "visto venire giù gli alberi" e "dopo ho visto l'acqua andare giù". Nel suo italiano imperfetto ha dichiarato, rispondendo alla domanda della giornalista, che il "treno è venuto proprio quel colpo dove quando sono arrivati alberi". Tuttavia è evidente che gli alberi siano stati



Schema tridimensionale che sintetizza i più significativi elementi geoambientali del versante interessato dalla frana

colpiti esclusivamente dalla cabina di guida del mezzo, pertanto si trovavano già sulla sede ferroviaria al momento dell'impatto.

Il direttore del Corriere dell'Alto Adige, Enrico Franco, sempre a Rai News 24 riporta: "...e qui, devo dire, controlli ce ne sono, perché l'ultimo controllo è stato fatto un anno fa... qui c'era solo una barriera paramassi, perché si riteneva che non potesse accadere niente di particolare."

Fino ai giorni della dismissione da parte delle FS, la linea veniva monitorata da apposito personale, che aveva il compito di segnalare proprio situazioni come quella occorsa.

Ad ogni modo il problema rimane sempre la prevenzione, sia a livello di pianificazione, sia a livello di gestione. Deve infatti venir pianificata la protezione dei tratti di linea soggetti a questo tipo di eventi (ma anche di altro tipo). Deve essere anche gestita la conservazione in buono stato delle zone limitrofe alle sedi ferroviarie, anche se non direttamente interessate dalla infrastruttura.

Ma al di là delle illusioni rimangono i fatti. Dal 10 marzo la linea Benevento - Foggia è rimasta interrotta per una frana in prossimità di Montaguto fino al 7 giugno scorso. Il giorno 25 aprile una frana causa l'interruzione della linea Luino - Gallarate (Lombardia).

Da dicembre 2009 sono già 4 gli smottamenti che hanno causato disastri - 10 morti in totale - e notevoli disagi.

E mentre la TAV ha prosciugato il Mugello, il resto della linea convenzionale viene letteralmente sommerso dal fango.

Secondo i dati forniti con un comunicato stampa del Gruppo FS il 29 marzo 2010, i viaggiatori trasportati ogni giorno con i treni "locali" sono circa 1.680.000 (a fronte dei 1.500.000 mensili dell'Alta Velocità, sempre secondo i dati del medesimo comunicato). Sono quindi questi i viaggiatori che sono 'abbandonati' quotidianamente e istituzionalmente al loro fato; che può 'arrivare insieme al treno', oppure 'essere già lì', dietro ad una curva.

Ogni giorno il trasporto locale muove più persone che l'Alta Velocità in un mese



MINUETTO



MINUETTO



FERROVIE EUROPEE di A. Pellegatta (MI)

LA MANIFESTAZIONE DI LILLE

Centinaia di lavoratori delle ferrovie e dei trasporti provenienti da tutta Europa si sono ritrovati sotto la Sede dell'Agenzia Ferroviaria Europea con sede a Lille per protestare contro la politica liberista in campo ferroviario

Il 13 aprile 2010, in cinquecento ferrovieri abbiamo manifestato a Lille (Francia) sotto la sede dell'Agenzia Ferroviaria Europea (European Railway Agency, AFE). La manifestazione è stata indetta da 16 organizzazioni sindacali, per l'Italia dalla Cub Trasporti. I manifestanti hanno protestato contro i risparmi sulla sicurezza, conseguenza della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa. L'AFE ha tra i suoi compiti quello di promuovere l'unificazione del sistema ferroviario europeo. Alla manifestazione erano presenti in forze gli inglesi della National Union of Rail, Maritime e Transport Workers (RMT) ed i padroni di casa del SUD. Seguivamo noi della Cub Trasporti, i tedeschi di bahn von unten (ferrovia dal basso, corrente di base di Transnet), i portoghesi del CGTP-IN, gli spagnoli della CGT, i baschi del LAB, gli ungheresi di VDSZSZ (Solidarietà). Presenti anche un rappresentante SDL ed uno dell'Orsa Toscana, che non figuravano tra i promotori. La Cub ha distribuito un volantino in quattro lingue - assai apprezzato dai manifestanti - dove si denunciavano le conseguenze della liberalizzazione nel nostro Paese: gli incidenti nella manutenzione, i tagli al servizio viaggiatori a causa degli investimenti divorati dall'AV,



Un momento della manifestazione sotto l'edificio che ospita l'Agenzia Ferroviaria Europea

il crollo del traffico merci, le precarizzazioni dei rapporti di lavoro, l'accordo vergognoso del 15 maggio sull'Agente Solo. I tagli operati dai giganti ferroviari (quali DB, notoriamente predominante ed aggressiva verso l'esterno), hanno causato di recente grossi incidenti e gravi carenze di sicurezza nel trasporto ferroviario in Europa; va ricordato a riguardo quanto accaduto nell'incendio dell'Eurotunnel. Le norme di sicurezza per l'Eurotunnel prevedono che in caso di incidente i treni passeggeri possano dimezzarsi e muoversi nelle due direzioni. Questo è indispensabile per permettere

ai passeggeri di raggiungere a piedi le uscite di sicurezza, distanti ciascuna 375m e non raggiungibili altrimenti in caso di incendio e fumo relativo.

Queste norme sono osservate per ora solo dagli Eurostar e non dagli ICE, treni AV tedeschi destinati a raggiungere il Regno Unito. I nuovi progetti di espansione di DB - far giungere gli ICE da Colonia a Londra passando per il tunnel sotto la Manica - hanno suscitato proteste da parte di RMT, che chiede vengano ristabilite le norme di sicurezza per l'utilizzo dell'Eurotunnel, attualmente molto allentate, per il quale passano annualmente circa 1 milione di passeggeri, un potenziale di mercato che DB non vuole lasciarsi sfuggire. DB sta portando avanti l'espansione nel Regno Unito, dove è presente con la maggiore impresa cargo, l'ex EWS (Ferrovia Inglese, Galles e Scozzese), acquisita due anni fa per 335 milioni di euro e ridenominata DB Schenker Rail; DB ha anche acquisito per 67 milioni di euro la società ferroviaria passeggeri Chiltern Railways. Viene contestato che tali acquisizioni siano state rese possibili grazie ai risparmi messi in atto da DB a scapito della sicurezza. RMT protesta anche per i piani di DB di chiudere due depositi di Schenker Rail, l'ex Flaggschiff-Depot di EWS a Fife (Scozia) e il Depot Trafford Park nel Nordovest, con circa 65 posti di lavoro a rischio.

Questo avviene in Europa, mentre in Italia, come abbiamo denunciato, si muore nei cantieri di manutenzione, si firmano accordi infami come quello dell'Agente Solo ed il trasporto precipita... Merita una nota l'atteggiamento ambiguo dell'Orsa. Il giorno successivo la segreteria generale (SG) Orsa ha emesso un comunicato stampa firmato "la delegazione Orsa di ritorno da Lille": in realtà l'Orsa nazionale il 13 aprile NON risultava affatto tra i promotori di Lille, bensì ha preferito la compagnia degli altri sindacati concertativi a Roma per sventolare le bandierine col trenino. Nel comunicato parla di "migliaia di lavoratori delle ferrovie" (ulteriore prova che a Lille non c'era, eravamo in cinquecento); vi era un unico rappresentante, come detto, che distribuiva volantini dell'Orsa Toscana, cosa diversa dalla SG, di cui non s'è vista nemmeno una riga scritta.

Evidentemente il giusto messaggio lanciato a Lille, quello di finirlo col settarismo, non può far presa sopra una OS che ne è impregnata a fondo e non perde occasione per dimostrarlo, assieme alle proprie insanabili contraddizioni.

MANIFESTAZIONE E SIT-IN DELLE OOSS DEI FERROVIARI A ROMA IL 13 APRILE 2010-04-10



Il 13 aprile 2010 i Sindacati europei manifestano a Lille contro le liberalizzazioni e privatizzazioni del trasporto ferroviario e a favore del trasporto pubblico non affidato alla speculazione dei privati.

Nello stesso giorno i sindacati italiani (tutti) dei ferrovieri manifestano a Roma su motivazioni apparentemente analoghe (per sostenere una modalità di trasporto ecologico che tolga quote di traffico pesante dalle autostrade) anche se non contro le liberalizzazioni del trasporto ferroviario. Perché due manifestazioni "analoghe", a distanza, se gli altri sindacati europei chiedono un solo raduno unitario a Lille?

L'Agenzia Ferroviaria Europea (AFE), che interviene sulle norme regolatorie di liberalizzazione del trasporto ferroviario dei singoli Stati risiede a Lille, a circa 1500 Km da Roma! I ferrovieri, in Marcia, l'Assemblea dei Ferrovieri, alcuni sindacati di base ecc. hanno già manifestato nel recente passato a Roma su queste motivazioni, ma senza l'appoggio delle OOSS invitate anch'esse a partecipare! Anzi le OOSS credevano che con la loro concertazione già dal piano d'impresa delle ferrovie 2007-2011 fosse stato possibile affrontare ogni problematica sullo smantellamento del trasporto pubblico viaggiatori e merci su rotaia.

Sono passati tre anni, innumerevoli accordi concertativi sono stati fatti ma la situazione, sotto gli occhi di tutti, è peggiorata con **una divisione cargo ormai scomparsa** soprattutto al Sud. Adesso le OOSS passano dalla strategia della concertazione alla Manifestazione e sit-in di piazza. Sembra che il detto "non è mai troppo tardi" non si possa adattare ai "nostri sindacati" che al contrario arrivano tardi e questa volta, invece, hanno deciso di manifestare lontani (divisi) dagli altri ferrovieri europei!

A. Acierno, C. Curcio - (NA)

PROCESSO RIVENDICATIVO LILLE!

- 1) contro la liberalizzazione e destrutturazione delle imprese
- 2) per il mantenimento delle imprese ferroviarie pubbliche all'interno di un sistema integrato
- 3) per il miglioramento delle garanzie collettive e delle condizioni sociali dei ferrovieri

I SINDACATI A ROMA PER:

- 1) Il ripristino dei collegamenti ferroviari contro i tagli dei treni del "servizio universale" da e per il Sud del Paese
- 2) Il finanziamento al trasporto ferroviario delle merci
- 3) Una migliore qualità del trasporto regionale e pendolare

(articolo pubblicato in contemporanea su «Cub Rail», aprile 2010)



SALUTE E SICUREZZA di O. Gorilla (AR)

AMIANTO: BUGIARDI E CRIMINALI

Nonostante il riconoscimento medico ed infortunistico, FS per non pagare, attraverso i suoi avvocati, sforna vergognose bugie

È cominciato in questi giorni un processo promesso dalla vedova del nostro collega Vannoni Piero, promotore e fondatore nel 1982 di questa rivista, per richiedere i danni subiti per la perdita del marito deceduto a seguito di malattia polmonare riconosciuta da qualche anno dall'INAAIL come dovuta dall'amianto.

Il riconoscimento dell'INAAIL (e la relativa pensione concessa) è avvenuto a seguito di una commissione di esperti che ad unanimità ha riconosciuto la malattia con l'ambiente e la professione svolta. Solo questo avrebbe dovuto "consigliare" l'azienda a mettere mano al portafoglio e pagare i danni prodotti dalle tragiche e colpevoli conseguenze. Ed infatti fino ad oggi l'azienda faceva in questo modo, tant'è che sono tanti i pacifici accordi extragiudiziari nei quali la stessa azienda pagava 150-300.000 € per evitare il giudizio del magistrato che qui a Firenze ha imposto il pagamento alle FS di 750.000 e più. Questa volta però le FS non si sono fatte vive ed andiamo avanti nel processo sicuri delle nostre ragioni.

La cosa però non può passare in silenzio e dobbiamo fare amare considerazioni di un mondo che gira sempre più contro i lavoratori. Gli stessi benefici conquistati dopo 10 anni di lotte con la legge 257 del 1992 per coloro che lavoravano in ambienti con presenza d'amianto, si stanno restringendo sempre di più.

Lentamente i governi che si sono succeduti d'allora, con vari provvedimenti hanno sterilizzato questa legge, restringendo i casi della concessione della maggiore anzianità (1,5 ogni anno) prevista dalla legge, per coloro che hanno lavorato in questi ambienti, considerando l'esposizione solo in presenza di 100 fibre/litro per otto ore al giorno, quando invece la legge prevede solo "l'esposizione ad amianto" perchè anche una sola fibra può causare un tumore. Ricordo che subito dopo l'approvazione della legge molte malattie correlate all'amianto ai macchinisti: epitelioni, tumori allo stomaco, alla gola, al duodeno, polmoni, prostata ecc. mentre oggi lo stesso "me-

ancora N° 11 NOVEMBRE 1983

IN MARCIA!

GIORNALE COOPERATIVO DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

ESPLODE LA VERTENZA

Amianto

Non abbiamo voluto fare e non faremo del terrorismo. Non possiamo però tacere la verità e non protestare contro i nostri Dirigenti che ci hanno nascosto i pericoli che si annidavano accanto a noi.

Ma ormai il problema è esploso e sarà difficile per l'Azienda non prendere quei provvedimenti che da anni dovevano essere presi e che la legge in proposito le impone (DPR n. 303 del 19.3.56).

D'altra parte sulla salute non ci possono essere mediazioni. La sensibilità del personale è così elevata che già un Macchinista ha rifiutato una macchina con tracce di amianto causando ben 25 minuti di ritardo al treno TEE 78 del 15.10.1983. Decisioni di lotta sono state prese dai Consigli dei Delegati che hanno dato indicazione al personale di non prendere macchine i cui ambienti amiantati non siano ben isolati (tramite sigillatura) dalle cabine di guida.

La conoscenza della pericolosità è comunque ancora scarsa fra il personale ed i Capi Deposito, e molti vivono ancora nella più assoluta ignoranza fidandosi del passato e perfino con qualche punta di diffidenza nella scienza medica, senza rendersi conto che i danni di tale inquinamento si possono evidenziare dopo 20-30 anni e forse più!

Ripetiamo: la pericolosità maggiore sta nelle fibre estremamente fini che rimangono sospese e fluttuanti nell'aria. Le fibre uando si vedono ad occhio nudo sono composte da migliaia e migliaia di particelle più piccole dette "fibrille". Il limite di concentrazione consentito

Non è la divisa del macchinista del 2000 ma la tuta di un operaio per aspirare l'amianto.

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.82 del Tribunale di Firenze - Direttore Responsabile: PIO BALDELLI - Stampa: Litografia I.P. - via Boccaaccio, 26r - Firenze - Spedizione in Abbonamento Postale gruppo 37/70%

Redazione - ANCORA IN MARCIA - Casella Postale Aperta Succursale 29 Firenze

sotelioma pleurico" tipico dell'amianto non è sempre riconosciuto. Ma il caso del macchinista Vannoni, di cui oggi si discute è ancora più grave. Il riconoscimento me-

dico ed infortunistico c'è già ma gli avvocati delle FS per non pagare sfornano vergognose bugie. Dicono che i macchinisti non erano esposti all'amianto e che i dirigenti di allora avevano rispettato le leggi e quindi non erano responsabili! Bugie clamorose che i fatti da tempo hanno smentito.

I dirigenti FS hanno subito per questo severe condanne e la documentazione riportata dalla nostra rivista prova quanto oggi si cerchi vergognosamente di nascondere le colpe e le tragiche verità.

Recentemente la Corte dei Conti del Friuli Venezia Giulia, sulla base di una perizia, ha riconosciuto la maggiorazione previdenziale prevista per l'amianto a due macchinisti.

Per maggiori info contattate la redazione: redazione@ancorainmarcia.it oppure tel. 055-486838



1989: 440 MACCHINISTI "Parte offesa" IN TRIBUNALE CONTRO I DIRIGENTI FS



PER NON DIMENTICARE di E. Gallori (FI)

AMIANTO: PERCHÈ I GIOVANI SAPPIANO

La storia insegna che i macchinisti, con le loro lotte, furono la prima categoria di lavoratori in Italia a prendere coscienza del rischio

Era il settembre del 1983 quando una mattina trovai sulla scrivania del consiglio dei delegati dei macchinisti, di cui ero un autorevole responsabile, una lettera dell'Ispettorato Sanitario di Firenze che mi fece trascolare. Era indirizzata al capo reparto Ing. Martini e per conoscenza al consiglio (U.S.C. F2.I. MED.LAV. 7-9-83) e firmata da un giovane medico del lavoro (Fulvio D'Orsi) che facendo un sopralluogo sui locomotori aveva riscontrato nei vetrini di un microscopio per misurare la presenza d'amianto, un quantitativo di fibre da renderli "illeggibili" e per questo ordinava l'immediata sospensione di ogni intervento sui locomotori. Corsi subito dall'ingegnere che cercò subito di tranquillizzarmi, ma non tanto da non rincorrere il dottor D'Orsi, che mi cominciò ad illustrare i pericoli di questa sostanza cancerogena, a noi del tutto sconosciuta. Per la verità conoscevamo l'amianto bianco senza saperne la pericolosità, ma non conoscevamo quello celestino (crucidolite) addirittura più pericolosa, che noi ritrovavamo in abbondanza in tante locomotive. Ogni giorno che passava scoprivamo sempre più su questa sostanza, prendendo coscienza della pericolosità, scrivendo tutto sull'Ancora IN MARCIA! ed i n.11 e 12 del 1983 furono redatti con il grande aiuto del dottor D'Orsi. Mentre sindacati ed azienda minimizzavano il pericolo (ci dicevano che era "come bere un bicchiere di vino") il consiglio di amministrazione di Ancora IN MARCIA! diffidò l'azienda e quello dei delegati aprì la vertenza invitando i macchinisti a non prendere i locomotori con presenza d'amianto.

Ci furono molti M.40 e l'impegno dei dirigenti FS di fare rilievi sui locomotori, che iniziarono ed il 25 ottobre i tecnici salirono sul treno 280 effettuato con loc. E 444-105 (tenuta per questo ferma 5 giorni in deposito a Roma San Lorenzo) ma "guarda caso" mai coibentata con amianto...

E così fecero due giorni dopo con la loc. E656-090, anch'essa in precedenza già bo-

nificata. Roba da matti!! Anche per questo i macchinisti si mobilitarono ancora di più ed in un paio di giorni in 440 firmarono una denuncia alla magistratura che per merito del Procuratore Deidda prese il via sconvolgendo le ferrovie. Il Procuratore, sulla base dei rilievi effettuati dai propri tecnici, fece subito ritirare dal servizio ben 35 mezzi di trazione che furono accantonati in stazioni periferiche.

Dopo poco la lotta si estese agli operai delle officine, alcune delle quali furono chiuse. In particolare con gli operai di Napoli S. Maria La Bruna organizzammo manifestazioni comuni. Voglio però ricordare a tutti un episodio avvenuto nei primi di novembre dell'83, quando assieme ad altri 4 macchinisti mi recai a Londra (a nostre spese) per incontrarmi col sindacato dei macchinisti inglesi dell'ASLEF, un sindacato interessante perché era di una sola categoria, ma era forte e socialmente impegnato (fu il prototipo del nascituro COMU). Ebbene quando facemmo domande sull'amianto, ci dissero che da loro l'amianto era stato eliminato negli anni '70 e che quando i lavoratori ne venivano a contatto o ne subivano esposizioni, dovevano riempire una cartella come se si fosse trattato di un infortunio sul lavoro. Altro che il "bere un bicchiere di vino" sostenuto dall'azienda e dai sindacati. Rinfrancati e ancora più convinti, quando tornammo organizzammo qualificati convegni con scienziati, politici e tecnici da tutto il mondo. I sindacati erano sempre silenziosi meno una volta quando la SFI-CGIL ci convocò chiedendoci di soprassedere perché il povero e bravo dottor D'Orsi, iscritto a quel sindacato, sarebbe stato licenziato!! Naturalmente aumentammo ancora più le lotte, costringendo i dirigenti FS a sfornare circolari, a recuperare il rispetto di leggi, a porre pittogrammi che annunciavano la collocazione dell'amianto in ciascuna macchina.

Ma tutte queste cose a quel punto non furono sufficienti a fermare i gra-



Bonifica di una loc.E444.

vi capi d'accusa con cui erano rinviati a giudizio i dirigenti responsabili della situazione. Perfino l'ing. Borgia, che si era opposto all'ingresso in deposito dei tecnici della USL, fu rinviato a giudizio "per aver interrotto un pubblico servizio" (SIC!!).

A quel processo parteciparono 420 macchinisti in assenza giustificata come parte offesa. Quel giorno furono soppressi molti treni e catapultati a Firenze centinaia di trasfertisti. Un processo memorabile con una serie di alti dirigenti FS alla sbarra che imploravano all'amnistia provvidenzialmente emanata dal Governo, e con queste 420 "parti offese", numerose collocate in un immenso cortile predisposto con tanti altoparlanti, alla amnistia si opposero i nostri 3 avvocati ed anche il PM. Quel giorno ebbero vinta, ma furono successivamente condannati nei processi di Bologna e Torino. Le lotte continuavano fino alle totali bonifiche delle macchine, e più volte fummo convocati dal parlamento che nel 1992, dopo 10 anni di battaglie ininterrotte approvò la legge 257 contro l'amianto, che ne vietava l'uso, la commercializzazione e che concedeva benefici ai lavoratori che ne sono stati esposti. Successivamente fondammo l'AEA (associazione esposti amianto) dove iscrivemmo tutti gli abbonati di Ancora IN MARCIA! Conquistata la legge, le lotte del contratto del 1992 ci fecero abbandonare la gestione della legge, che fu delegata, con grave errore, agli altri lavoratori che pur bravi, non avevano la nostra forza.

IL PITTGRAMMA FU IMPOSTO DAI MACCHINISTI

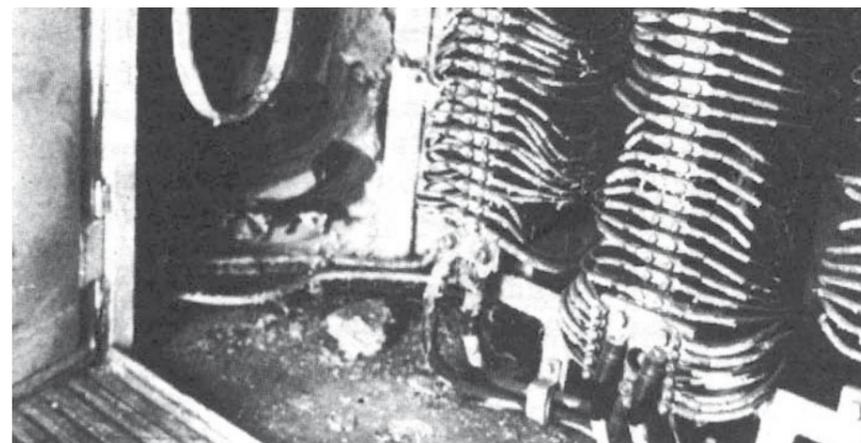
In questo contrassegno sono indicate le zone caratteristiche normalmente coibentate ed i criteri di segnalazione delle stesse. La barratura di una zona indica l'ASSENZA O L'AVVENUTA ASPORTAZIONE dell'amianto. La cancellazione di un contrassegno deve essere subordinata alla totale assenza d'amianto dalla zona caratteristica da esso rappresentata. Il contrassegno è di tinta rossa e porta a lato la data e la sigla dell'impianto che ha provveduto alla asportazione. In caso di rotabili privi di amianto il contrassegno sarà completamente barrato.

F = fiammate
T = testate
P = perimetrale
S = sottopavimento
C = carenature

F	T	I
P	S	C

x = priva d'amianto

Assenza totale d'amianto





UOMO MORTO... ANCORA di R. De Paolis (PR)

CONTINUA IL RIFIUTO DEL VACMA ALLA FER

La trattativa intanto è in stallo... ma la Procura sta per dare avvio alle indagini.

Dopo l'esposto presentato da OrSA CoMU e l'RdB (ora USB), i macchinisti

continuano ad emettere gli M40 per chiedere la presenza del Capotreno in cabina di guida.

Come volevasi dimostrare, la dirigenza FER lavora per dilatare i tempi della Commissione di studio

Il confronto per la risoluzione del problema sta procedendo a rilento, complice un atteggiamento molto collaborativo delle OO.SS: confederali e della Faisa, che in questi ultimi due mesi non hanno dato il necessario impulso alla discussione. La Commissione di approfondimento sul tema non ha ancora prodotto alcun risultato e l'effetto di tutto questo è che il personale di macchina è ancora costretto a chiedere con M.40 la presenza del Capotreno in cabina di guida. La dirigenza aziendale sa benissimo che dal 1° gennaio 2011 scadrà la deroga che consente a FER di non essere obbligata all'attuazione delle disposizioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) sulle linee locali, e a quel punto non sarà più possibile circolare sulla rete, locale o nazionale che sia, senza aver attrezzato tutte le cabine di guida con SCMT e CAB Radio e senza aver approntato un adeguato piano di soccorso in caso di malore del macchinista, del capotreno e dei viaggiatori trasportati. E' possibile che le OO.SS. Confederali vadano in soccorso della Dirigenza FER sottoscrivendo accordi che diluiscano nel tempo le

procedure per l'attrezzaggio dei mezzi, ma così facendo, vista l'attuale condizione di totale irregolarità normativa, si assumeranno la responsabilità di essere complici di un progetto che non tiene in giusta considerazione la sicurezza di chi lavora sui treni.

Quando arriveranno i nuovi mezzi? Forse nel 2012...

Intanto sta circolando la notizia che la FER sia impegnata in un piano di acquisizione di nuovi mezzi più moderni ed attrezzati per l'agente solo e che, si conseguenza, dovrebbero aumentare le quote di traffico sia merci che viaggiatori. Al momento, però, risulta solo che sono stati revisionati alcuni vecchi locomotori non conformi alle disposizioni UIC 651 più recenti e, quindi, che i macchinisti di FER si troveranno a lavorare su mezzi obsoleti e non idonei sotto il profilo della normativa sull'igiene e la sicurezza del lavoro.

Intanto la Procura di Bologna comincia ad interessarsi del caso.

Dopo l'esposto presentato dall'OrSA-Co-

MU e la USB (Unione Sindacale di Base), gli Organi competenti (ASL e Procura) stanno cominciando a valutare come procedere su questi temi e si profila in tempi brevi un avvio delle indagini. Non ha aiutato ad accelerare le procedure il fatto che il Governo, con l'emanazione del D.lgs. 106, ha reso difficile comprendere chi sia l'Organo di controllo deputato alle ispezioni in campo ferroviario. La dirigenza FER si rifiuta di ritirare i primi provvedimenti disciplinari ancora in atto. Rimane ancora irrisolto il tema delle contestazioni emesse contro i primi macchinisti che emanarono l'M40. Anche se ancora non sono stati emessi fogli di punizione, la Società tiene in sospeso la tematica per creare un clima di tensione tra il personale e dare adito a chi vuole sopprimere la lotta, senza contare che, a parte l'OrSA-CoMU, nessun'altro sindacato sta sostenendo la vertenza. Vista questa situazione, e considerato lo stato in cui sono giunte le trattative, è ormai inderogabile giungere alla proclamazione dello sciopero dei macchinisti.

mente, del resto l'avrò già letta, sono abbonato. Mi soffermo su un articolo: 'Sala sosta a Milano C.le'. Leggo con avidità. Finisco l'articolo e scoppio in una fragorosa risata. No, non è gioia, è rabbia, impotenza, dispiacere. Sergio mi guarda stralunato, pensa che fra poco mi verrà un coccolone. Con delicatezza mi toglie dalle mani la copia, legge, capisce e scoppia a ridere anche lui. L'articolo è scritto da un collega che parla della sala sosta di Milano C.le. Un posto hi-tech, dotato di comforts (saletta TV, saletta computers e stanza del sonno con poltrone e luci blu soffuse) ma freddo secondo lui, arido di rapporti umani, forse anche troppo controllato. Ognuno può pensare a suo modo, massimo rispetto per lui, ma se volesse venire da noi, saremmo ben lieti di ospitarlo. Di sicuro una buona chiacchierata tra colleghi non se la perderà. Quanto al buon bar dovrà aspettare almeno le sei del mattino. Qui non c'è "baffo", e nemmeno lavoro tale da far aprirvi molto presto un bar. Oh..! E' in arrivo il treno. In orario sul ritardo. Coraggio, oggi festa, guadagneremo quasi 3€ in più. Che vuoi di più dalla vita?"

Approfittiamo di questo racconto dei colleghi siciliani per invitare tutti a scriverci, segnalandoci le problematiche delle diverse località.

Raccomandiamo inoltre a tutti i macchinisti di segnalare i problemi logistici riscontrati (salette di sosta, servizi igienici, camminamenti...) all'azienda per iscritto, e inoltre di informare gli RSU ed RLS competenti, affinché possano intervenire sia presso il datore di lavoro che presso le ASL locali.

La Redazione

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO da L. Caltanissetta (PA)

SALE SOSTA (L'ALTRA FACCE DELLA MEDAGLIA)

Un collega di Palermo ci racconta la sua esperienza, riagganciandosi a un articolo apparso un paio di numeri fa. Vi proponiamo volentieri questa interessante lettura

Sono le otto e trenta del mattino di una Domenica di Maggio. C'è il sole, ma fa anche freddo. Sergio, il mio collega di macchina, mi aspetta già seduto in vettura. Dopo due giorni senza lavoro è una fortuna lavorare di Domenica. Andiamo a Roccapalumba oggi. Dobbiamo dare il cambio ai colleghi di Catania e portare giù un merci. Se tutto va bene sono cinque ore e mezzo di lavoro. Arriviamo a destinazione in meno di un'ora. E' alto qui e fa un po' freddo. Chiediamo la chiave della saletta per il personale al vecchio capostazione. "Già che ci siamo ci fai fare pipì?" Gentilmente ce lo concede ma lo fa solo per noi che ci conosce e sa chi siamo, e parte col discorso di quello che gli ha fatto pipì per terra, la maleducazione, la villania... Si, ma noi dove dovremmo andare in bagno? Tutto chiuso ormai da anni, e non solo qui. Discutiamo di questo col mio collega. "Hai firmato piuttosto, la petizione per avere una nuova saletta del personale a Palermo? E' una vergogna!" Pensa a quelli della regionale che fanno tutto il giorno su e giù. A Gennaio, con quella ondata di freddo che c'era stata non sapevano dove andare. E dire che una saletta c'era. "Siii...! dotata di tutti

i comforts" dice Sergio. "Ma se aveva solo un tavolo, due sedie sgangherate e un paio di armadietti sempre chiusi col catenaccio che non ci potevi lasciare la borsa... e l'accesso poi? Tutti conoscevano il codice, pure Totuccio o Filippo o come caspita si chiamava quel barbone che lo aveva appettato e non era stato più possibile accedervi per giorni. Neanche una macchinetta per il caffè, per quando il bar è chiuso, neanche una doppia spina per caricarci contemporaneamente due cellulari. E poi, diciamola tutta, perché non consentire l'ingresso con la smart, così addio codici che diventano di tutti". Ci sediamo. Il capostazione ci informa che il treno ha due ore di ritardo, colpa della limitazione di velocità. Torna a chiudersi nel suo ufficio. "Pazienza, oggi pranziamo alle quattro", dico mostrando dispiacere. Ma non è vero. Sacrificio volentieri il pranzo a due ore di lavoro in più, a due ore di diaria in più. E meno male che noi siamo in turno, penso ai disponibili, penso alle competenze che diminuiscono sempre più, ai treni che ci sopprimono sempre più e all'indifferenza di chi ci comanda da lassù. Sulla sedia c'è una rivista. Tob..! E' "Ancora in marcia" di marzo, credo la numero 3. La sfoglio distratta-



IL NUOVO CHE AVANZA di L. Ciriello (BO)

TURNI INDIVIDUALI

L'uragano IVU si avvicina: proviamo a capirne di più



Incominciamo col dire che chiamandoli personalizzati si può essere portati a credere che li si possa adattare alle proprie esigenze ma il termine esatto è: **TURNI INDIVIDUALI**.

Riguarderanno il macchinista ed il viaggiante. I servizi verranno assegnati in modo da saturare le prestazioni lavorative.

A giugno è previsto l'inizio con l'alta velocità e la sperimentazione alla regionale, le notizie come al solito sono poche e frammentarie.

- **Dalla brochure della società** che ha ideato il software si legge:

La IVU offre sistemi IT per la pianificazione ottimizzando l'assegnazione dei veicoli, del personale... pianificazione degli orari, turni macchina, turni guida... maggiore produttività... riduzione della mole di lavoro giornaliero per gli addetti alla pianificazione.... - **Da Info filt-cgil:** [...] ogni singolo agente riceve il turno del mese (o mesi) successivi....

Il sistema consente di poter distribuire il servizio con una suddivisione equa di alcuni parametri economici (Condotta/Scorta) e di gravosità (es. lavoro notturno), anche con correzione delle disomogeneità nel turno successivo. Il turno viene realizzato nel rispetto della normativa di lavoro. E' possibile ad ogni agente di richiedere, entro un tempo definito prima della consegna del turno e per un numero determinato di volte, la cosiddetta "desiderata" ovvero la possibilità che il turno venga elaborato consentendo di essere liberi dal servizio un determinato giorno del mese ad un certo orario.

La costruzione del turno viene realizzata in automatico dal sistema, nel quale l'operatore avrà preventivamente caricato tutte le variabili a sua conoscenza (congedi programmati, corsi professionali, visite sanitarie, desiderata)[...] Per ottimizzare la gestione del personale durante la settimana, anche in funzione dei congedi prenotati, il riposo settimanale potrà essere spostato sempre nel rispetto del C.C.N.L. (riposi spostabile tra il 4° e 7° giorno). Si andrà sicuramente ad una riduzione dei tempi di validità dei turni, limitando perciò la possibilità di programmare a lungo termine il proprio tempo libero.

Il congedo dovrà essere programmato "al buio" [...]

- **Da lettera informativa OrSA:** [...] **VISUALIZZAZIONE ATTIVA DELL'UTENTE** (ovvero il dettaglio degli allacciamenti/servizi per i giorni successivi) avvenga tramite WEB con apposito CLIENT (palmare aziendale). Inoltre laddove l'allacciamento/servizio debba essere modificato verrà visualizzato sul palmare in dotazione al personale un avviso in tempo reale che fornisce le opportune informazioni di modifica con tacita avvenuta ricezione. Quindi qui avviene la fase di vestizione dei turni individuali... a febbraio 2011, l'azienda ritiene di poter concludere

il progetto e avviarlo in tutto il territorio[...] Riduzione degli agenti in posizione di disponibile con tendenza all'azzeramento. Gestione delle assenze programmabili. Chiave di prossimità per la rilevazione della presenza del personale ad inizio e fine servizio[...] in materia di richiesta di giorni di ferie si mette in discussione la fruibilità delle stesse, in quanto è prevista una richiesta preventiva e mensile e non più a lungo termine[...] cadenza del riposo settimanale (riposi spostabile dal 4° al 7° giorno), comporterà, evitando la contiguità tra i giorni di ferie e il riposo settimanale, una cancellazione degli intervalli di riposo quantificabili in circa 10 giorni in

DIVISE di R. Smaldone (TO)

APPARIRE... ANZICHÉ ESSERE

Cos'è che offusca veramente l'immagine aziendale?

Sembra il motto che anima la dirigenza FS. Dopo la circolare del dott. Romani contro la nostra spilletta "No all'agente Solo", il dottor Braccialarghe ha emanato la disposizione di Gruppo n°133/DCRUO del 15/04/2010, formalizzando il "Regolamento Divise del personale del Gruppo".

E' indubbio che il vestiario indossato decorosamente ed un comportamento collaborativo verso la clientela siano il primo positivo "biglietto da visita" di un'azienda, ma le quotidiane contestazioni della clientela riguardano le carenze del servizio ferroviario offerto dalle FS. Le carenze denunciate, infatti, riguardano ritardi, soppressioni improvvise, limitazioni di percorso, pulizia insoddisfacente dei treni ed altro. Durante l'ultima stagione invernale, si sono ripetuti i disservizi legati al maltempo: mancato preriscaldamento dei treni ordinari in sosta, mancato sgombero neve dai marciapiedi di molte stazioni (principali e secondarie), ritardi dei treni di tutte le "qualità", soppressioni per guasti di varia natura legati al maltempo, avarie varie a mezzi di trazione e a materiale rimorchiato dovute anche ad una manutenzione sporadica ed approssimativa. Paradossale è stata l'esortazione di Moretti alla clientela a munirsi di viveri, bevande calde e coperte prima d'intraprendere un viaggio in treno. Trascurando la vertenza sull'assenza di spogliatoi e di armadietti per il PdC in tanti ITP/IdR e il mancato riconoscimento dei tempi per indossare l'abbigliamento prescritto, il personale ferroviario in divisa riceve dalla clientela contestazioni per le arcinote carenze del servizio ferroviario offerto, non certo per il vestiario.

Assurda è la vicenda della stazione di Torino P. Susa Sotterranea, costruita ed inaugurata senza servizi igienici. Tuttora sono utilizzabili le fatiscenti toilette della sovrastante ex stazione, difficili da raggiungere soprattutto dall'utenza anziana e dai portatori di handicap.

Il passante ferroviario torinese, da poco entrato in servizio, rischia la chiusura per l'assenza del

meno di assenza annuale... gli allacciamenti che potrebbero determinare spostamenti di servizi tali da non giustificare l'esistenza di alcuni impianti.

ALCUNE CONSIDERAZIONI "INDIVIDUALI"

E' chiaro che la circolare 25 sarà un ricordo (valore anzianità = zero)

Restano da chiarire i metodi, i criteri e lo scopo delle valutazioni che si stanno usando per il personale della TMR visto che chiaramente non serviranno all'assegnazione turni. La gestione del proprio tempo sarà impossibile, salvo e limitatamente "la desiderata".

Il carico di lavoro "ottimizzato", sarà gestito da un software in base a parametri che potranno essere variati, la condotta richiesta per la freccia rossa da giugno è di 6 ore, sembra che la base di partenza dei sindacati per il prossimo contratto siano le 38 ore settimanali, ma questa è un'altra storia.

Piano d'emergenza esterno (Pee), utile in caso di incidenti ferroviari. Alcune prove di soccorso a treni fermi in linea hanno presentato grosse lacune, nonostante i soccorritori fossero già "in preallarme". Se l'immagine aziendale viene offuscata, secondo l'alta dirigenza, da ferroviari con divisa "fuori ordinanza", sicuramente non ne esce rafforzata dai mancati pagamenti dei ristoratori convenzionati (che ultimamente hanno interrotto la ristorazione ai ferrovieri per i mancati pagamenti ad essi spettanti). Quotidianamente assistiamo ad un continuo peggioramento del prodotto, ben lontano dagli standard di qualità promessi dalla Carta dei Servizi.

Sarebbe facile ironizzare sul mancato nesso tra le divise indossate "fuori ordinanza" dal personale ferroviario e le disfunzioni del servizio offerto alla clientela, ma quando, nelle località di frontiera, il PdC/P-dB dà o riceve il cambio dal personale ferroviario straniero, mai nessun ferroviere estero ha sfoggiato divise eleganti come le nostre, ma i loro treni possono vantare una qualità migliore della nostra.

In conclusione, come cittadini, come lavoratori, come ferrovieri dobbiamo auspicare che la mentalità "dell'apparire più che essere" si trasformasse "nell'essere più che apparire". La clientela rivendica legittimamente treni puliti, puntuali, efficienti e sicuri, infischian-d o s e n e del nostro abbigliamento.



Domanda
Sono un macchinista disponibile e nella mia 5ª giornata di lavoro, prima del riposo, mi viene comandato un servizio di turno al seguito del quale è previsto INT + RIP con ripresa alle ore 14. La mia richiesta di usufruire del riposo del turno mi è stata negata dal 303, che mi ha assegnato le 58 ore.

Angelo Fiorini, ITR BO

Risposta
La circ. P.SO.E.03/5.(88) del 23/6/88 chiarisce le norme di attribuzione del riposo settimanale al PdM/PdB "disponibile". In particolare nel caso di "rimpiazzi", tali agenti effettueranno i riposi così come previsti dal turno, a condizione però che questi cadano nella stessa giornata di quelli di loro spettanza. Quindi nel caso specifico è corretta l'attribuzione delle 58 ore.

Domanda
Nel mio impianto ultimamente accade che ai disponibili vengono dati 2 servizi con RFR nella stessa settimana. Ho chiesto chiarimenti al 303 e mi è stato risposto che questo è possibile e l'unico limite per i RFR sono i 5 max al mese

Macch. (apprendista), ITR MI

Risposta
L'art. 22 comma 2.8.4 del CCNL AF in realtà oltre al citato limite mensile prevede anche un limite di 2 RFR fra 2 riposi settimanali. L'art 14 comma 2.5.3 del Contratto aziendale stabilisce inoltre che, nella programmazione dei turni, venga previsto un solo RFR fra 2 riposi settimanali, che possono diventare 2 in sede di contrattazione. Al "disponibile" non resta che far riferimento ai limiti del CCNL AF. Il limite dei 5 RFR mensili fu introdotto dal CCNL vigente contestualmente all'abolizione dell'impegno max mensile (limite economico non normativo), il DPR 374 infatti indicava solo il massimo di 2 riposi a settimana, che potenzialmente sarebbero potuti diventare 10 al mese.

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

AGGREGAZIONE di C. Parente (BO)
Aumentano i movimenti di aggregazione dei lavoratori, questa volta provano a indicare una strada (come già i veneti del m@vi) i macchinisti della cargo di Bologna. Continuate a segnalarci queste "nuove forme vita sindacale", saremo ben lieti di pubblicarle.

A.M.A.: Assemblea Movimenti Attivi, una sigla dietro la quale non si nascondono le premesse di un nuovo sindacato, o una minoranza di lavoratori asserragliati in posizioni di protesta inflessibili e sorde a qualsiasi discussione. E' semplicemente l'espressione di un malessere fra i lavoratori di questa azienda non rappresentata da alcun sindacato e che pretende di essere ascoltata. La necessità di riunirsi e discutere nasce proprio da quel vuoto lasciato dalla miriade di sindacalisti che sembrano seguire politiche non demandate dalla base che li ha eletti e li sostiene economicamente. Tutto questo non deve essere una delegittimazione del loro ruolo, piuttosto una forma di pressione che indichi loro quali sono i problemi e pretenda da loro delle risposte al silenzio dietro cui si nascondono. Questa forma di partecipazione non deve neanche essere vista come pregiudizialmente contraria alle grosse tematiche di cambiamento che ci si pongono, vorrebbe essere tuttavia la risposta di molti alle decisioni prese, troppo spesso, da pochi per tutti i lavoratori. E neanche può essere confinata all'interno di questa sigla, o di un impianto in particolare, tutti i lavoratori possono inventarsene una diversa e manifestare il proprio dissenso. Non scrivo una idea personale, ma il frutto di una continua dialettica fra colleghi che prende piede e

perde il suo valore individuale per maturarne uno collettivo. Dobbiamo essere noi che impostiamo la rotta di chi ci rappresenta, ed ogni mezzo è quello giusto, e soprattutto non sarà mai inutile.



L'ANSF con nota 3615/10 del 9/6/10, rispondendo a un sollecito di chiarimento della S.N. FAST, ha ribadito che la modifica dei testi normativi è di sua esclusiva competenza e che il posto del CT è individuato nell'art. 32 della PGOS e 14 dell'ISPAT.

SEI UN CAPOTRENO? LA CIRC. MAESTRINI NON FA PER TEI
Incredibile decisione in un collegio arbitrale in Lombardia

Il capotreno che chiedo reiteratamente la sostituzione del materiale rotabile per il guasto del condizionatore ai sensi della ASA MT/200 GEN del 16 aprile 1999 (c.d. Circolare «Maestrini»), qualora svolga le mansioni da secondo agente di condotta (ex art. 3, c. 1 del IPCL), secondo l'interpretazione del Collegio di Conciliazione ed Arbitrato della Direzione Provinciale del Lavoro di Milano d.d. 22 gennaio 2010, commette una violazione all'art. 51 del CCNL 16 aprile 2003 (Doveri del Personale), motivando tale decisione in base alla destinazione della norma, in quanto la «Maestrini» si riferisce specificatamente al PdM, e confermando così una sanzione di 7 giorni di sospensione. E questo lo sfortunato esito di una vicenda paradossale, dove il macchinista accetta di partire con il climatizzatore guasto, e il capotreno, obbligato a prestare servizio al suo fianco, chiede la sostituzione del materiale (causando un ritardo in partenza di 36'). Tutto ciò anche se «Il Gruppo si impegna a tutelare la salute di tutto il personale in ogni luogo e condizione di lavoro...» (Codice Etico del Gruppo FS, ed. 29 marzo 2007 - p.to 3.12, lettera c), «... Tutto il personale del Gruppo, nell'ambito delle proprie mansioni, partecipa al processo di prevenzione dei rischi, di salvaguardia dell'ambiente e di tutela della salute e della sicurezza nei confronti di se stessi, dei colleghi e dei terzi.» (ibidem - p.to 4.8) ricordando che «Le norme del Codice etico si applicano senza eccezione alcuna agli organi sociali, al management, al personale dipendente...» (ibidem - p.to 2.1). Peraltro «L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.» (art. 2087 cc, richiamato dall'art. 51, c. 1, lettera k) del CCNL). Parimenti si configura la responsabilità aquiliana (extracontrattuale) per violazione del principio del neminem laedere (non danneggiare alcuno - artt. 2043 e 2050 cc), posto che la salute costituisce oggetto di un autonomo diritto primario assoluto (F. Febbraro, Statuto dei Lavoratori Brevemente Commentato, Casalnuovo (NA), Simone, 2009, p. 57). Inoltre il D.Lgs. 81/08 all'art. 182, c. 1 stabilisce che: «La riduzione dei rischi derivanti dall'esposizione agli agenti fisici si basa sui principi generali di prevenzione...» - cfr. art. 15, c. 1, lettera b): «... la programmazione della prevenzione, mirata ad un complesso che integri in modo coerente nella prevenzione le condizioni tecniche produttive dell'azienda nonché l'influenza dei fattori dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro...». E sempre il medesimo D.Lgs. stabilisce che: «... i dirigenti, che organizzano e dirigono le stesse attività secondo le attribuzioni e competenze ad essi conferite, devono... nell'affidare i compiti ai lavoratori, tenere conto delle capacità e delle condizioni degli stessi in rapporto alla loro salute e alla sicurezza...» - art. 18, c. 1, lettera c). Infine è d'obbligo ricordare che la salute è un diritto individuale costituzionalmente riconosciuto, non assoggettabile a criteri di iniziativa economica privata (artt. 32 e 41 Costituzione).

M. Balbi (TS)



RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

AGGIORNAMENTI...

Spettabile Redazione di Ancora in Marcia, siamo un gruppo di macchinisti dell'Impianto di LECCO, e da alcuni anni non ritiriamo più al di fuori del nostro orario di lavoro i testi normativi; abbiamo chiesto (per la prima volta nel 2003) ripetutamente, e in forma scritta, all'azienda che sia lei a provvedere a consegnarci nell'orario di lavoro e che sia sempre lei ad indicarci i tempi e i modi per curarne sia lo studio che la verifica del loro effettivo apprendimento, computandoci e retribuendoci il tempo impiegato. Dopo anni di silenzio, ultimamente l'azienda ci ha contestato la mancata riconsegna delle ultime tre cedole di ricevimento dei testi normativi, cioè quelle del mese di aprile 2010; abbiamo giustificato tutti alla stessa maniera, dicendo che le cedole di ricevimento non erano in nostro possesso da anni insieme ai testi normativi e pertanto come potevano essere riconsegnate, se mai possedute? Pensavamo di avere "parlato alla ragione" e che quindi l'azienda avrebbe finalmente provveduto a sanare tale situazione nei fatti; invece l'azienda, con quell'atteggiamento, che da anni oramai la contraddistingue negativamente, ci ha sanzionati per la mancata riconsegna delle tre ultime cedole di ricevimento come se nelle giustificazioni adotte avessimo parlato dell'invasione degli extra terrestri; invece il ritiro, lo studio e il relativo apprendimento dei testi normativi, che per l'azienda non risulta più eseguito da diverso tempo, da parte nostra, per mancanza di riscontri, è un cofattore serio che presiede a quella certificazione di sicurezza di cui l'azienda può fregiarsi solo come titolo marchionale in quanto, al di là dell'errore umano, in esercizio la sicurezza esiste soprattutto per l'impegno e la serietà del personale che opera sul piano ferro e non certo per il valore della pletera dei caporali funzionali e gerarchici che ci sovrasta; fosse per loro la sicurezza dell'esercizio non avrebbe neanche il diritto di cittadinanza in questa azienda. Questo episodio non ha sminuito la volontà da parte nostra di continuare nella nostra azione; siamo convinti che è in atto un progetto aziendale mirato non solo all'estinzione della nostra categoria ma ad una mutazione genetica della stessa ed episodi come questo appena raccontato ne sono la prova più evidente. Speriamo che le OOS, alla luce di quanto sta accadendo in materia, oramai in ogni angolo del nostro PAESE, si impegnino ad elaborare un percorso che classificando come orario di lavoro, contestualizzato all'interno di una cornice contrattuale, tutte le operazioni di ritiro, studio e apprendimento dei testi normativi, restituisca al personale di macchina quella posizione centrale in materia di sicurezza di esercizio che è indispensabile debba avere. Di quanto accaduto abbiamo informato il Segretario Nazionale dell'ORSA, perché egli si era dichiarato disponibile a sostenere quei lavoratori che si fossero trovati nella nostra situazione. Speriamo che accada, come siamo abituati a vedere nei film dove i buoni assediati dai cattivi, superiori di numero, siano salvati, magari all'ultimo momento, dall'arrivo dei nostri!

Macchinisti
Calulli Marcello, Como Diego,
Di Leva Dario e Geneletti Rochy
del Presidio Condotta BERGAMO - LECCO

Complimenti per la fermezza e l'impegno mostrato in questa vicenda. Basterebbero piccoli gruppi come il vostro in ogni impianto per mettere un freno a storture di questo e altro tipo; a volte le masse non sono indispensabili, bastano solo un pò di lavoratori con la schiena dritta, che vanno avanti nonostante molti colleghi non muovano un dito.

La Redazione

Aforisma del mese
Alcuni piagnucolano, altri bestemmiano ma nessuno o pochi si domandano: se avessi fatto anch'io il mio dovere, se avessi cercato di far valere la mia volontà, sarebbe successo ciò che è successo? Perciò odio chi non parteggia, odio gli indifferenti.
Antonio Gramsci (1891-1937)

Napoli

A 56 anni, con 40 anni di contributi, Domenico Di Paola, uno dei primi diffusori di Ancora in Marcia è attivista del COMU a Napoli e è andato in pensione a gennaio.



Con un "largo ai giovani" saluta tutti i colleghi. Un augurio di lunga e serena pensione da parte della redazione

Battipaglia

Per i macchinisti Alfonso dell'Aglio e Giuseppe Greco del presidio Cargo-Battipaglia è arrivata la tanto attesa pensione.



Dopo tanti anni di lavoro svolto sempre con responsabilità ed attenzione è giusto adesso dedicare più tempo ai propri familiari. Auguriamo loro tanti anni di serenità.. gli amici, i colleghi e l'Ancora in Marcia

Pisa

Anche Giovanni Meccheri è giunto alla meritata pensione. Un altro baluardo del rispetto e della professionalità se ne va in pensione,



lasciando un esempio di come si possa lottare fino in fondo per giuste cause, come ad esempio contro il Vacma. Un saluto e un abbraccio dai colleghi della passeggeri di Pisa e dalla nostra Redazione

L'ANGOLO DEL BURLO
(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)



PER IL TROFEO "CCNL DELLA MOBILITÀ"

ACQUA PUBBLICA di R. Smaldone (TO)

FIRMATE PER FERMARE

La ricerca del profitto esasperato ha portato molte Aziende nazionali, internazionali e municipalizzate a concentrare i loro interessi economici sull'acqua.

La continua diminuzione delle disponibilità idriche porterà questi monopolisti privati a fare prezzi sempre più alti: si può rinunciare all'abbonamento SKY, no all'acqua..

Molti investitori, annusando affari vertiginosi, sono intenzionati a togliere al controllo pubblico ed effettuare privatizzazioni molto remunerative.

Tutte le società che operano nella filiera del trattamento delle acque o nelle energie alternative e rinnovabili stanno facendo ottimi profitti (vedasi la statunitense Danaher, la francese Veolia e la cinese Hyflux).

In Italia i Comuni, da gestori di beni pubblici primari (luce, gas, trasporti, etc.) da fornire a "prezzo politico", si sono trasformati in soggetti proprietari di beni competitivi in una logica di interessi privati, a scapito dell'interesse collettivo. Gli abitanti di Aprilia (Latina), ad esempio, si sono visti aumentare del 300% nel 2005 il costo dell'acqua dall'azienda Acqualatina (di cui la Veolia è proprietaria del 46,5 % del pacchetto azionario).

Nel resto d'Italia le associazioni dei consumatori segnalano forti ed ingiustificati aumenti dei prezzi dell'acqua, fatti da gestori pubblici o privati. Nulla si spende per tamponare le perdite delle condutture cittadine (oscillano dal 25% al 40% dell'acqua immessa negli impianti idrici cittadini).

In Sicilia il monopolio dell'acqua è gestito illegalmente dalla Mafia; essa detta regole, prezzi e priorità ai clienti. Con la privatizzazione dell'acqua e di tutti gli altri servizi primari si sta legalizzando l'illeale.



E' in atto una raccolta di firme per impedire la privatizzazione dell'acqua: FIRMATE per FERMARE!

www.acquabenecomune.org

L'ODIOSO RICATTO DI POMIGLIANO

"NOI SIAMO CON LA FIOM"

A Pomigliano la FIAT sta cercando di imporre regole in contrasto con il CCNL e addirittura con le leggi e la Costituzione: riduzione delle pause, aumento dei ritmi, rinuncia al diritto di sciopero, limiti alle assenze per malattia, con facoltà di licenziamento senza le tutele previste dalla legge. Tutto questo col ricatto della riduzione del lavoro, spostabile in Polonia, e con l'assenso delle sigle minoritarie FIM Cisl, Uilm, Ugl e Fimic, che hanno firmato un accordo separato.

Se passa questo in FIAT nulla impedirà a tutte le altre imprese, compresa la nostra, di fare lo stesso: ciò che succede in FIAT e ai metalmeccanici, nel bene e nel male, si propaga velocemente al resto del mondo del lavoro.

Tutti i lavoratori italiani dovrebbero lottare a fianco degli operai FIAT per difendere se stessi dalla sottomissione totale alle imprese. Noi ci schieriamo dalla parte della Fiom perché difende i lavoratori e il loro diritto di cittadinanza.



ESPERIENZE di C. Ballerini (FI)

LA FRECCIA DEL SUD

Il 7 marzo 2010 il Corriere Della Sera gli ha dedicato ben due pagine. Dal primo marzo 2010, dopo 60 anni di onorato servizio, gli espressi 823 - 834 Milano Agrigento - Agrigento Milano sono andati in pensione: soppressi. E' stato fatto di tutto per eliminarlo. Niente cuccette, niente letti; niente bar o ristorante; niente aria condizionata. Percorrenza mostruosa (ricordo che tra Bologna e Firenze, d'orario aveva 2 ore). Alla fine ha prevalso la logica di mercato, superiore anche ai poteri dello Stato. Ricorderò sempre che un pomeriggio d'estate, ho ricontrollato l'agenda, era il 26 luglio 2007, sono arrivato in deposito, ero riserva, dopo un po' mi dissero di portare l'834 a Bologna. Arriviamo a Campo

Marte, il treno aveva 7 ore e mezzo di ritardo a causa di una chiesta riserva dalle parti di Salerno e di un investimento a Latina. Nel mentre che il treno entrava in stazione i passeggeri (clienti?) erano tutti affacciati.

Partiamo, da Firenze a Prato ci avremo messo tre quarti d'ora, non ricordo di preciso. Ma ogni binario deviato era nostro! Di sicuro mi ricordo che a Castello ci passarono davanti anche dei merci. Ed infine a Prato in buca di nuovo. Scendo per andare alla fontanella che c'è sul IV binario, vedo che i passeggeri erano sempre tutti affacciati ai finestrini, in silenzio senza lamentarsi. La prima carrozza era girata col corridoio degli scompartimenti nel lato del marciapiede, ad uno dei finestrini c'era un vecchio, con le rughe e le mani di uno che ha lavorato la terra una vita intera, mi chiese con molta cortesia di riempirgli una bottiglia d'acqua che mi stava porgendo dal finestrino, ovviamente gliela riempii. Poi mi ringraziò e mi chiese con rammarico se c'ero rimasto male per l'investimento di Latina. Gli spiegai che non ero io il macchinista al quale è successo il fattaccio a Latina. Mi colpì molto la sua umanità, difficilmente ritrovabile al mondo d'oggi.

Lui era in treno da più di 24 ore, doveva ancora arrivare a Milano, al caldo e senza acqua. E si preoccupava di me! Nell'altra Italia, quella da 250 all'ora in su, dei tanti poveri e dei pochi ricchi; dei tanti diritti inutili, dei pochi doveri utili e dei troppi doveri assurdi; c'è chi si lamenta di 5 minuti di ritardo. Di primo acchito fanno rabbia, poi però fanno pena, sono persone che non hanno capito il vero senso della vita, sono persone superficiali, materiali. Coloro che non vedono più in là del proprio naso, che non sanno quali sono i veri valori, i veri ideali. Sicuramente il vecchio, pur essendosi dato tanto da fare, senza chiedersi troppo il perché e senza pensare a come fare a lavorare di meno, ha vissuto una vita più serena, umile e rispettosa; che è servita a sé, a chi gli è stato intorno e che indirettamente ha accresciuto il paese. Fino ad adesso. Poi tocca a noi.

Questo è il mio piccolo omaggio alla Freccia del Sud.