

*ancora*

www.inmarcia.it



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

FILTER CIGARETTES



CONTRATTO  
MORTALE

## Mobilità

**Questo contratto  
danneggia  
gravemente te e  
chi ti sta intorno**

**MACCHINISTI!  
CAPITRENO!**

*“non c'è più bisogno  
del lavoro usurante...  
con questa normativa  
a 50 anni siamo tutti  
sotto terra!!!”*

**IN QUESTO NUMERO:**

**Speciale bozza  
contrattuale pagg 2, 3 e 4**

**Un treno carico di Stress  
pag 6**

**Le iniziative dei lavoratori  
pagg 8 e 9**

**Nasce inmarcia.it pag10**

**Ritiro pubblicazioni di  
servizio pag 12**

**Una grande festa pag13**

**Assemblea AIM a  
Bologna il 13/7:  
maggiori dettagli  
in controcopertina**

# ATTENTI! LA MAZZATA CI ARRIVA SUI DENTI!



**U**n contratto dai contenuti devastanti si avvicina. In questo numero di Ancora In Marcia troverete la sintesi dell'orario di lavoro che ci vogliono propinare, e l'approfondimento di alcune tematiche contrattuali che ci sono sembrate più esemplificative del disastro totale che si prospetta all'orizzonte.

Ma noi possiamo fermare tutto questo? E come?

Alcune iniziative sono state lanciate: alcune assemblee tra i lavoratori, promosse da Ancora In Marcia, dall'OrSA ma solo in alcune località o, fatto molto interessante, autonomamente organizzate. Le iniziative che ne sono scaturite sono prevalentemente due: la prima, nata nel Veneto, consiste nella minaccia di disdetta ai sindacati in caso di sottoscrizione dell'ennesimo accordo peggiorativo (vedi pag. 9); la seconda è sintetizzabile con gli slogan "Tutti al Turno" e "no allo straordinario" (vedi pag. 8 con l'esempio della Lombardia e dell'Emilia Romagna). Insomma, l'obiettivo è quello di mettere in difficoltà azienda e sindacati, cercando di prevenire l'ennesima concertazione a perdere.

Le azioni contro Agens, e contro i dirigenti della nostra azienda FS, che fanno di tutto per dimostrare il proprio disprezzo nei confronti di noi ferrovieri, potranno però avere successo solamente se saranno di portata notevole, cioè se vedranno la partecipazione della maggior parte dei lavoratori.

Il blocco degli straordinari e delle prestazioni fuori normativa, ad esempio, può essere uno strumento davvero efficace nei confronti di un'azienda che del non rispetto delle regole ha fatto uno dei suoi cavalli di battaglia, ma a condizione che questo tipo di azione: abbia lunga durata e non sia solo un fenomeno saltuario; sia praticata da tutti, da chi già quotidianamente lavora in normativa e da chi invece di norma non lo fa.

Servono delle forti motivazioni per incominciare davvero tutti a ribellarsi?

È presto fatto:

- 1) Leggiamoci tutti bene la bozza contrattuale, scoprendone le infinite fregature, sull'orario di lavoro, sul pasto, sulle divise, sui congedi parentali, sulla malattia, sulle ferie, sui permessi per lo studio... ce n'è per tutti i gusti!
- 2) Rendiamoci conto che già oggi, rispetto a prima del 2003, lavoriamo in straordinario tutti, costretti e non pagati; basta pensare a tutte le volte che lavoriamo più di 8 ore di giorno, a quando le ore di quello che una volta era l'impegno sono ben più di 170 già da turno...
- 3) Riflettiamo quindi sul fatto che, domani, sarà ancora peggio: fare un servizio fuori residenza 30 ore, o lavorare con una "base operativa" (qual nome si' tecnico per una fregatura si' grande...) di 30/40 o addirittura 60 Km, o non poter mangiare quando sei col treno in ritardo, o fare 3 notti a settimana, avere 3 giorni in meno di ferie all'anno... sono tutte cose molto peggiori di fare straordinario oggi; ed anche queste le dovremo fare, tutti, costretti, e non pagati!
- 4) Pensiamo infine a cosa comporterà questo enorme "recupero" sul Personale: condizioni peggiori e quindi una vita ancor più grama per noi; minore sicurezza dell'esercizio, poco garantita da quell'"esercito di zombie" che diventeremo; meno posti di lavoro, alla faccia di tutte le politiche attive contro la disoccupazione. Gli unici che ne trarranno giovamento saranno i nostri capi, capetti e dirigenti vari, che vedranno levitare i propri già lauti stipendi e premiati vari, guadagnati col sudore della fronte... nostra.

C'è un solo modo per sperare di vincere le battaglie: combattere.

Fernando



SCIOPERO di G. Giustiniani

## ANCORA NUMERI IMPORTANTI

*Le bozze sul rinnovo del CCNL sono cominciate a circolare ma nel frattempo il personale ha manifestato pesantemente il proprio malessere in occasione dello sciopero dell'OrSA e della CUB*

**L**o sciopero dei giorni 19-20 (carga) e 21-22 Maggio, proclamato dall'OrSA e dalla CUB, ha avuto molto successo, a testimonianza del fatto che il malcontento della categoria è notevole.

Ci sono state ovviamente percentuali di adesioni differenti a seconda delle diverse località: in particolare lo sciopero è ben riuscito negli impianti dove la CUB è ben radicata (come Milano Centrale), e nelle località nelle quali i rappresentanti OrSA lavorano quotidianamente in mezzo ai lavoratori, portando avanti con coerenza e tenacia le scelte di non allineamento della propria organizzazione.

Vi sono stati poi impianti nei quali lo sciopero non è riuscito in maniera abbastanza soddisfacente; per quali motivi?

Vi sono purtroppo territori nei quali il personale è sfiduciato, e vi sono località dove l'OrSA non raccoglie consensi a causa di politiche locali sbagliate, che hanno profondamente deluso i macchinisti, ma non solo, e che sono state portate avanti per troppi anni e mai abbandonate.

Oggi, però, i macchinisti, anzi tutti i ferrovieri, non si possono permettere di perdere tempo prezioso, interrogandosi su come sia l'OrSA, o su come siano la CUB o l'USB: bisogna invece agire in fretta, prima che un contratto devastante si chiuda, e diventi difficilissimo da riaprire. Oggi bisogna scioperare tutti insieme, ogni volta che OrSA o CUB o qualcun altro proclama un'azione contro gli accordi che stiamo subendo, e contro la piattaforma contrattuale che vogliono farci mandar giù a forza.

## OLTRE LA LINEA

Non è una semplice questione di aumento del carico di lavoro, ma si tratta di un carico insostenibile. L'applicazione di un contratto simile, per quanto tempo è sostenibile da parte di ognuno? Ho provato ad ipotizzare di lavorare con quella normativa ma non sono riuscito ad immaginare per quanti anni l'avrei potuto sopportare. La necessità di procurare un reddito per se e la famiglia può spingere a sacrificarsi ma qual'è il limite oltre il quale non si regge e si cede? Ognuno di noi ha un limite diverso dagli altri ma quel limite esiste per tutti. Mauro Moretti smentisce che

abbia posto la pregiudiziale dell'abbandono del contratto unico della mobilità, eppure da parte sindacale si paventa il rischio e questo giustificherebbe la sottoscrizione del contratto. Sia chiaro che chiunque firmi qualcosa di simile a quella proposta aziendale taglierà ogni legame con i macchinisti ed i capitreno; chiediamo ma non ci illudiamo che ci consentano di esprimerci con un referendum di settore. Non ci deve essere pessimismo o rassegnazione ma consapevolezza e determinazione.

L.C.

PROPOSTA CCNL di G. Ghiribelli (FI)

# ANCHE PEGGIO DELLE ATTESE!

*Non un semplice passo indietro ma un'ipotesi di contratto che ci riporterebbe alle condizioni di lavoro dei primi anni del secolo scorso*

**S**embra uno scherzo, purtroppo non lo è: l'azienda esce allo scoperto proponendo una bozza di contratto choc: una follia (peggio addirittura di Montezemolo!)

Si follia, perché qui non si parla solo di quante domeniche lavorare o quante ferie godere, ma si parla di ore di lavoro, di condotta, tutte quelle mansioni che hanno a che fare con la sicurezza ferroviaria. Con qual logica si alzano di così tanto le ore di condotta e allo stesso tempo si riducono sensibilmente i riposi settimanali e giornalieri? Quali studi giustificano questa proposta? Perché immaginiamo ce ne sia uno dietro questa "proposta", una esame che ha detto: "il macchinista, essendo indistruttibile, può lavorare 11 ore dalle 4 alle 1". Viceversa ci viene il dubbio che sia la proposta di un folle, appunto, che non ha niente a che fare con il mondo ferroviario e che soprattutto non sa minimamente cosa significhi guidare un treno per 2 ore piuttosto che alle 8.

L'altra parte, quella economica, furbesca e ancora non è uscita; una caramellina (al cianuro), ce l'aspettiamo. Sarà lì che vedremo veramente come reagirà la categoria (i sindacati abbotcheranno di sicuro). Non cadiamo in tentazioni! Il mio sospetto è che questa bozza sia troppo scandalosa, per cui i sindacati che la firmeranno (la CGIL l'ha già definita "condivisibile"), la miglioreranno di quel nulla che ci spacceranno per una vittoria. Cari sindacati, noi macchinisti

non ci stiamo a farci fregare di nuovo, la bozza prendetela e buttatela in un cestino, poi scrivete una lettera di dissenso all'Azienda, e infine proclamate uno sciopero per dimostrare di non essere dei burattini. E' già tardi, ma sarebbe comunque un primo passo...

### ASPETTO GENERALE

Un contratto uguale per tutti? La bozza esordisce dividendo i ferrovieri in due categorie: personale mobile e personale fisso. Nella prima rientrano tutti coloro che fisicamente sono sul treno, dal macchinista al pulitore. Con tutto il rispetto questi ultimi, ma come si fa ad equiparare normativamente un macchinista, che lo ricordo, è colui che guida il treno, e un addetto alla pulizia dei bagni? Dobbiamo tornare a chiedere un trattamento diverso, noi macchinisti, facciamo un lavoro diverso dagli altri, mettiamocelo in testa!

### Problemi atavici

L'altro aspetto inquietante è che non è stato fatto nulla, anzi, per tutte quelle problematiche che da anni flagellano i macchinisti. Problemi di buon senso, innanzitutto: residenza amministrativa, quindi divisa, aggiornamento FL, inizio e fine in luoghi diversi, ma anche il problema della disponibilità, inidoneità, trasferimenti coatti, piano industriale per la salvaguardia del lavoro. Problemi enormi, ma che nessuno affronta. Per la residenza amministrativa è stato definito

il raggio di azione della "base operativa": 30 Km!!! Ossia che fino a 30 km è tutto lo stesso impianto, per cui posso finire di lavorare a Prato (17 km da Firenze) e tornarmene a Firenze da semplice... turista!

### ASPETTO NORMATIVO

Orario settimanale: nuovo CCNL: 38 ore, elevabili fino a 44. Onestamente fanno meno effetto le 38 ore, ma è incredibile il margine di flessibilità che si pone, 44 ore con tetto a 46!!! Considerando che spesso in una settimana c'è un RFR (si passa ad un totale di 30 ore di assenza dalla residenza), arriviamo ad un massimo di 58 ore di impegno.

Es. di settimana estrema:

Giornata 1: 10 ore, giornata 2: 10 ore, giornata 3: 10 ore, giornata 4 e 5 sono due servizi di un RFR di 8 ore ciascuno, con riposo di 14 ore (assenza dalla residenza 30 ore complessive). Giornata 6: riposo. Lavoro totale 46 ore, impegno totale con RFR: 60 ore!

### Lavoro giornaliero e condotta

Si arriva all'annunciata previsione di Moretti, 10 ore ad gente solo! E non solo, fino alle 1 di notte. È incredibile ma è così, si stravolge pure l'accordo del 15 Maggio, anche se noi, da buoni profani, l'avevamo sottolineato quel "in fase di avvio". Come si può tradire tutti quegli iscritti che avevano

DIVISIONE		AV		REGIONALE			CARGO			
		PAX	Doppio agente	Agente solo	Altri	Agente solo	1 agente+CT	1 agente + Polif.	Doppio agente	
orario settimanale		38 ore con media ogni 4 mesi e max 46		38 ore con media ogni 4 mesi e max 44 ore						
lavoro diurno giornaliero	A/R	10 ore fascia 5-1 agente solo	10 ore fascia 5-1 doppio agente	10 fascia 5-1	10 fascia 5-24	7	9 fascia 5-24	10 fascia 5-24	10	
	RFR			8		5.30	8 fascia 5-1	9 fascia 5-1	9	
Lavoro notturno giornaliero		7 ore fascia 1-5 AS, 8 ore doppio agente		8 fascia 1-5	8 fascia 0-1	8 fascia 0-1	6	7 fascia 1-5	8 fascia 1-5	
n° notti anno		80		80			380 ore per anno			
n° notti settimana		2		2			fino a 3			
n° notti mese		11		11			max 13			
Condotta effettiva		6 ore AS, nessun limite doppio agente		/	6		6 fascia 5-24	7:30 fascia 5-24	7:30 fascia 5-25	Nessun limite
Condotta continuativa		5 ore AS; 6 doppio agente		5.30	5		4 fascia 5-24	6:30 fascia 0-5	6:30 fascia 0-5	6
riposo giornaliero in residenza		14 ore fascia 5-24 16 fascia 1-5		14 dopo servizio fascia 5-1 16 dopo servizio 1-5			16 fascia 5-24 18 fascia 0-5			
RFR	durata	6 o 7		7			7			
	n°RFR settimana	nessun limite		2			non previsto			
	n°RFR mese	5		5			max 6			
	Assenza residenza	max 30 ore		24			max 30			
Riposi settimanali		Di norma 1 giorno, 104 riposi di 24 ore.								
Refezione		Prevista solo per prestazioni > 8 ore, è di 30 minuti nella fascia 12-21								
Ferie		Eliminazione 3 permessi (ex art.15) e maturazione di tutti i giorni di ferie (29) solo dopo 15 anni di servizio (attualmente dopo 8)								

creduto che i sindacati trattavano con l'Azienda per il loro bene? E' questo il loro bene?

5 ore di condotta ad agente solo, ci rendiamo conto che il macchinista, potrebbe aver bisogno del bagno o fare uno spuntino? Qual lavoro non fa una pausa almeno ogni 2-3 di lavoro? Lei, signor Moretti, non va in bagno per tutta la mattina? E non si alza dalla scrivania fino all'ora di pranzo?

Per il doppio agente, definita anomalia delle FS, 6 ore di condotta continuativa e nessun limite di condotta effettiva!

Sapete cosa significa guidare per quasi 10 ore? Rumore, elettrosmog, senza considerare tutte le incombenze previste che provocano stress e stanchezza (manovra, presenziamento, condotta).

Si apre all'agente solo di notte, assurdo, per tutte le categorie.

Nota di natura economica: la differenza che c'è fra la condotta a doppio agente notturna (7,20€) e quella ad agente solo di giorno (10,10€), è a dir poco offensiva.

**Riposi giornalieri**

16 ore dopo una notte, 14 di giorno, un po' meglio alla cargo. Incivile, anche per la misera differenza fra giorno e notte. Ma sanno cosa vuol dire lavorare la notte?

**Riposi settimanali**

"premessato che il riposo è un solo giorno". La premessa, proprio non convince. Lavoro normale: 2 giorni la settimana. Lavoro atipico: 1 giorno. C'è qualcosa che non torna.

Propongono più riposi ma molto più

corti. Un po' come se facessimo riposo - intervallo, però in giorni diversi. In pratica non staccheremo mai dal lavoro, almeno con la testa, e non ci sarà un recuperero psico-fisico soddisfacente.

**RFR**

Nuovo CCNL: 9 ore di lavoro, 30 ore massimo assenza dalla residenza (eccetto al TMR), senza quindi limite "normale" del riposo. Per la serie: "come far esasperare il personale, facendogli fare fino a 18 ore al giorno (24h)! Inaccettabile sia per la misera differenza fra servizio in A/R, sia perché non ascolta minimamente le lamentele del personale che da anni denuncia un'eccessiva pesantezza dei servizi con RFR, considerando che ce ne chiedono fino a 6 al mese.

**Pausa refezioni**

Spetta solo per prestazioni superiori alle 8 ore, e spariscono i limiti vecchi (che già facevano pietà). Adesso la pausa "merenda" è mezz'ora dalle 12 alle 21.

**Ferie**

Spariscono 3 permessi e si allunga il periodo di maturazione delle 5 giornate di ferie aggiuntive da 8 a 15 anni di lavoro (pure una norma retroattiva!)

In sostanza un contratto da urlo, che difficilmente ci permetterà di lavorare in maniera serena e concentrata, ma lascerà spazio a confusioni, errori, sviste, SPAD. Tutto questo in una ferrovia che si spaccia la più sicura d'Europa e vanta successi economici mai raggiunti.

**ALTRE PILLOLE AVVELENATE**

Nell'art. 44 "divisa", è stato tolto il riferimento all'obbligo aziendale di fornire gli idonei supporti logistici, che vengono mantenuti per i soli DPI (ex art. 43).

Il diritto al pasto è definitivamente morto con l'art. 45 in cui si stabilisce il principio del "se non hai tempo per mangiare ti mangi il ticket" (vedi box affianco).

Fra i doveri del personale, art. 50, è stato inserito il rispetto fra gli altri del codice etico.

Sempre nell'art. 50 è stata modificata la norma sull'obbligo formale di rilevazione della presenza, ora sarà obbligo per tutti.

Fra le mancanze punibili con multa dell'art. 53 è stata eliminata la dicitura "ripetuta" riferita all'inosservanza dell'orario di lavoro, ovvero, basterà "sgarrare" una volta per beccarsi questo tipo di sanzione.

Fra le possibili motivazioni del licenziamento con preavviso di cui all'art 57 sono state inserite "le dichiarazioni non veritiere o lesive dell'immagine aziendale in qualunque forma espresse"... non è un caso che abbiano utilizzato la congiunzione "o" piuttosto che la "e"...

D. Glaučina

**CONGEDI PARENTALI NELLA BOZZA DI CCNL di M. Mariani (BO) UN TAGLIO NETTO AL TRATTAMENTO ECONOMICO**

Secondo il contratto attualmente in vigore, il trattamento economico per l'astensione facoltativa previsto dalla legge per il padre e la madre del bambino fino ai 3 anni di età, 30% della retribuzione, viene integrato nel contratto di secondo livello (Accordo di Gruppo FS) fino al raggiungimento del 100% della retribuzione per il primo mese di assenza, e dell'80% per il secondo mese.



Nella proposta aziendale di rinnovo contrattuale invece tutto questo scompare, anzi si precisa proprio nell'art. 28 punto 2.3 che "Nessuna ulteriore indennità è dovuta dal datore di lavoro per tutto il periodo di assenza obbligatoria (che è il 100% come da legge, n.d.r.) e facoltativa".

Anche sotto questo aspetto dunque il nuovo contratto si preannuncia molto peggiore dell'attuale in vigore.

Si ridurrebbe drasticamente un trattamento che ha contraddistinto fino ad oggi FS come una delle imprese che hanno dimostrato maggiore sensibilità ed attenzione alla tematica dei congedi parentali, rispondendo anche ai richiami del legislatore di incentivare l'uso di questo strumento

anche da parte degli uomini, storicamente meno propensi a stare a casa per accudire i figli di quanto non siano le donne, facendosi anch'essi carico in maniera più diretta di questo tipo di responsabilità familiare.

FS ha quindi intenzione di disincentivare la fruizione dei congedi, limitando il diritto all'astensione facoltativa, e comunque di non versare una lira ad integrazione di quanto dato dall'INPS.

Si preannunciano tempi duri per tutti i ferrovieri che hanno figli piccoli, o che hanno in progetto prima o poi di averne. Insomma... vogliono toglierci tutto: possiamo accettarlo senza reagire?

**Diritti svalutati offresi**

Le assenze per congedo parentale saranno penalizzate anche sotto un'altro aspetto. Infatti nella bozza del 6/6/2011 sotto l'art.21 (classificazione del personale) viene introdotta una norma che allunga i tempi dei passaggi di posizione retributiva in funzione di:

- malattia;
- congedo parentale;
- assistenza portatori di handicap;
- volontariato;
- permessi per studio;
- permessi brevi.

In sostanza, in aggiunta a tutte le assenze non retribuite, ora anche questo tipo di assenze non potranno entrare nel computo dell'anzianità di servizio, per il passaggio di "livello" economico...

Se esistesse un'etica imprenditoriale dovrebbe pensare al lavoro anche come mezzo di crescita sociale ma questo sta diventando sempre di più un'utopia.

G. Cardinale (BO)



**TORNEREMO ALLA GAVETTA**

Quello che una volta si chiamava "diritto al pasto", ma che già nel contratto ora in vigore ha assunto la più blanda definizione di "pasti aziendali", per i macchinisti rischia di scomparire del tutto! Infatti nella bozza di rinnovo contrattuale all'art. 45.3 si trova scritto che "La fruizione del pasto... dovrà essere programmata dall'azienda di norma nelle fasce orarie 11.00-15.00 e 18.00-22.00" Quindi, se già oggi abbiamo, unici insieme ai capitreno, le fasce più lunghe possibili, domani neppure questo sarà garantito! Ma che cosa vogliono? Farci pranzare alle quattro del pomeriggio e cenare a mezzanotte? Inoltre nell'alinea successivo si legge che "al personale di macchina e di bordo che, per effetto del ritardo del treno, non possa fruire del pasto aziendale con le modalità di cui al precedente capoverso, verrà riconosciuto un ticket restaurant secondo le modalità da definirsi a livello aziendale" Quindi, colleghi della Cargo, prepariamoci a... mangiarci i ticket!

**RIBELLIAMOCI, OGGI, PER PREVENIRE DI FARE QUESTA VERGOGNOSA FINE DOMANI!**

G. Vissani

**DIVISA O LA METTI A CASA, O TI PUNISCO!**

Senza considerare minimamente le sentenze che impongono ai datori di lavori di garantire ai dipendenti luoghi e tempi per indossare e togliere le divise, nella bozza del nuovo contratto si prevede che:

1. l'azienda ci darà la divisa (meno male, magari arriverà il giorno che ce la dovremo comprare)
2. è obbligo nostro indossarla
3. la contrattazione sindacale è prevista solo per i quantitativi di vestiario da fornire (già mi immagino ore di riunioni tra dirigenti e sindacalisti per decidere se darci due o tre paia di calzoni)
4. se non la metti, o ne fai un "uso non regolare" (!?!) ti puniranno

L'art. 44 finisce qui: dove, come e quando la indosso non importa (pare) a nessuno, importa solo ricordarmi che, se dopo due ore di viaggio per venire a lavorare mi troveranno con la camicia stropicciata, potrei essere "oggetto di azione disciplinare".

**Macchinisti, non è forse venuto il momento di mettere in chiaro una volta per tutte che noi usciamo di casa vestiti come ci pare e piace?**

**SCIOPERO di B. Dehghan Tarz (TS)**

**METTI UNA MATTINA DI MAGGIO**

Gli scioperanti del Friuli Venezia Giulia si ritrovano in stazione dove, fra un bicchiere di rosso e una fetta di salame, incontrano i viaggiatori spiegando le loro ragioni... il risultato? Comprensione e solidarietà diffusa.



lavoratori e passeggeri socializzano davanti ai binari

Metti a Trieste una mattinata di maggio, il sole bussa alla finestra della camera e ti invita ad andare al mare e mentre stai per mettere il costume... fermi tutti, oggi c'è lo sciopero! Da adesso però si cambia, non ci sono scuse per non fare quello che si deve, quindi tutti in stazione a presenziare.

Già da giorni c'era fermento nelle sale di sosta di Trieste e Udine, macchinisti e capitreno indignati lasciavano da parte la loro consueta rassegnazione e si prodigavano in accuse e infiammate discussioni attorno alla nuova stele della protesta: la proposta di "orario di lavoro" di Trenitali-etta. In tredici anni di ferrovia ho viste tante reazioni ed espressioni facciali da parte dei miei colleghi e credevo che sostanzialmente non ci potessero essere altre varianti, ma sbagliavo; occhi fuori dalle orbite per l'incredulità e mascella appesa per lo sgomento erano i canoni estetici più in voga e li ho pensato

**LAVORATORI STUDENTI ATTENZIONE AI TAGLI!**

Nella bozza contrattuale (art. 33) rimangono i giorni di permesso per sostenere le prove d'esame, ma in caso di esami con più prove (es. scritto e orale) viene concesso solamente il giorno per la prima prova.

I due giorni precedenti ciascun esame invece rimangono solo per un totale massimo di 6 giorni l'anno.

Non viene più menzionata la possibilità di usufruire di permessi per ripetere uno stesso esame per più di una volta.

che ci sarebbe dovuto essere un limite alla sfacciataggine del padrone, ma si sa che quando c'è da fare soldi e cercare di vincere il premio come "Migliore sfruttatore del mese", questa gente non guarda in faccia a niente e a nessuno. Proprio durante una di queste discussioni, il giovane macchinista L. ri-lancia l'idea del presenziamento in stazione, già da troppo tempo assente negli occhi dei viaggiatori e di noi lavoratori. L'idea è buona ma convincere i colleghi a perdersi una giornata libera di domenica, col sole, il mare e le loro famiglie che neanche ci speravano, è dura. Noi però non ci arrendiamo e subito pensiamo ad una merenda "alla vecchia" per non demotivare gli avventori, se non altro in ossequio al vecchio detto: "a pancia piena si ragiona meglio". E di ragionamenti se ne sono fatti tanti, specialmente con i viaggiatori diretti verso le campagne del Friuli e giustamente delusi, la cui maggior parte ha però solidarizzato con noi ferrovieri e appoggiato saggiamente le nostre rivendicazioni. Per la verità qualche mugugno c'è stato, ma si è trattato di niente rispetto ai sopraccigli inarcati dei nostri ascoltatori.

Non possiamo però non menzionare il problema crumiri, che hanno avuto il solito dito dietro il quale nascondersi, anche se fortunatamente si è trattato di pochissime unità, dietro ad un dito magrissimo. Eravamo una ventina a fasi alterne e questo ci ha dato forza (considerando che tanti colleghi abitano molto lontano da Trieste), inoltre il nostro pensiero è andato ai presenziamenti di Udine e Cervignano. Il resoconto è quello di un blocco pressoché totale e di una attiva partecipazione e solidarietà diffusa. Il primo passo per sconfiggere una idea pessima proposta da persone spietate.

# RESOCONTO SUL CONVEGNO di R. Testa (RM) UN TRENO CARICO DI STRESS

**S**i parte!  
E adesso dobbiamo, tutti, rimboccarci le maniche.

Ma come; il contratto incombe e noi ci mettiamo a fare convegni, accademia e a proporre questionari a macchinisti e capotreno?

È proprio questo il punto: stiamo cercando di validare un'iniziativa che deve contribuire a trattare in modo scientifico la nostra realtà lavorativa: turni, disagi, stress, aspetti della vita di relazione, patologie acclerate e insorgenti. Come fare?

Rispondendo, in forma anonima come previsto dalle norme in questi casi, alle domande che fanno parte del lavoro condotto dal prof. Vezio Ruggieri (cattedra di Psicofisiologia Clinica alla Sapienza di Roma) e della sua assistente dott.ssa Laura Marrucci. Un lavoro che ci aspettiamo possa essere spe-

so per una corretta valutazione della nostra vita lavorativa anche sui tavoli di trattativa: così come facemmo al tempo della battaglia contro "uomo morto" e pedali vari. Anche allora l'intervento di cattedratici fornì lo spunto per le denunce alle Asl e alla magistratura su una lavorazione ritenuta dannosa non solamente da noi addetti ai lavori.

Nel convegno è stato ricordato dalla dott.ssa Marrucci che questo lavoro non può sostituirsi alla valutazione stress lavoro correlato che è obbligo del datore di lavoro; ma potrà fornire uno strumento altro di indagine, costruito con un processo di avvicinamento attraverso la costituzione di gruppi omogenei di lavoratori che hanno dialogato con il mondo universitario facendo incontrare due realtà normalmente distanti fra loro.

Nella passerella degli interventi abbiamo assistito al confronto di diversi saperi: docenti, magistrati, tecnici della prevenzione e della salute sui luoghi di lavoro, medici e psicologi del lavoro; ma anche Rls e semplici lavoratori oltre a due fasi di dibattito fra tavolo dei relatori e platea.

Molti complimenti per noi lavoratori responsabili ci sono arrivati da parte di chi ci osserva per le prime volte da un contesto di studio e di ricerca, universitario ma anche

**Ricordiamo che le schede anonime di rilevamento vanno inviate entro il 25 settembre 2011**

## OCCUPAZIONE di C. Curcio (NA)

# LA "ROTTAMAZIONE" DEI FERROVIERI CONTINUA

Con il fondo se ne sono andati 2140 a febbraio, ora siamo arrivati già a 2915

<<Fondo: non è tutto oro quello che luce. I ferrovieri demotivati dalle trasformazioni societarie e delusi dopo tutto l'impegno profuso nella loro azienda cercano la soluzione nel fondo, arma micidiale programmata proprio per la loro espulsione>>.

**U**na volta brindisi, dolci, abbracci ed affettuosi saluti erano gli ultimi impegni sul luogo di lavoro per ogni ferroviere prima della sua sospirata pensione. Passavano pochi giorni dall'ultimo turno di lavoro e l'appuntamento del giorno dei saluti era fissato. A volte fuochi d'artificio completavano la giornata. Non si dimenticavano regalini pergamene per ricordare il grande evento ultimo di una grande carriera trascorsa. Le parole affettuose improvvisate per un discorso rivolto in particolare al collega-socio di ufficio o di macchina erano quelle più attese. Sono trascorsi due mesi dai primi esodi col Fondo e tutto ciò non avviene, come mai? Una prima spiegazione potrebbe essere di tipo tecnica, perché questi colleghi non percepiscono ancora le rate mensili previste all'accompagnamento alla pensione o altri acconti come era solito fare l'INPS per erogare la pensione. Tutto questo non

è di buon auspicio, né può trasmettere un grande entusiasmo a chi è andato in pensione col Fondo. Anche per i lavoratori rimasti in servizio tra aumenti di carichi di lavoro, trasferimenti e cambio qualifica, la gioia non traspare minimamente sui volti: i ferrovieri demoralizzati e demotivati subiscono anche in questo modo l'ennesima riorganizzazione aziendale. Ma la cosa che rattrista di più è che l'emorragia dei ferrovieri continua senza sosta con altri accordi del Fondo che prevedono sempre quel <progetto aziendale> necessario per mandare via dal mondo del lavoro più ferrovieri possibili tagliando così migliaia di posti di lavoro a tempo indeterminato sotto gli occhi di tutti e con un nuovo assetto creato ad hoc capace di garantire soltanto il servizio e la forza lavoro là dove si traggono più profitti. Se questa logica non sarà arrestata molti cittadini e lavoratori subiranno umiliazioni e saranno trattati come un prodotto di mercato più o meno da mantenere secondo la convenienza per il solo profitto di pochi; ciò vale anche per scuola, sanità ecc. Adesso che l'esuberanza ha una sua valvola di sfogo nel Fondo, aspettiamoci più che mai in ferrovia trattative ed orario di lavoro peggiorativi (le 38 ore settimanali, l'eliminazione quasi del tutto delle sosta refezione ecc.) e riduzione di posti di lavoro, secondo la logica della



clinico e legale, e incoraggiamenti a continuare su questa strada. Strada che si fa ogni giorno più difficile e che il nuovo contratto renderà ancora più impervia. A questo punto non ci resta darsi da fare e coinvolgere il maggior numero di colleghi possibili: convinciamo macchinisti e capotreno a rispondere alle domande sulla nostra vita lavorativa. Buon lavoro a tutti.

## PROSPETTIVE di R. De Paolis (PR)

# RIFLESSIONE SUL TEMA EQUIPAGGI

Macchinisti e Capitreno insieme per difendere sicurezza e occupazione

**C**ome è ormai chiaro a tutti da qualche anno a questa parte, il cerchio intorno al personale dei treni si sta chiudendo. La modalità di liberalizzazione adottata nel nostro territorio nazionale, in modo molto discutibile, prevede di fatto la sola riduzione del costo del lavoro. Le Società che vengono favorite nella sostituzione di Trenitalia non offrono prodotti diversi dai nostri, migliori, più mirati per l'utenza, con qualche elemento che li renda, quindi, più concorrenziali ed appetibili per chi viaggia, ma solo un prodotto identico con una minor componente di costo del lavoro. In qualche caso, addirittura, la Società concorrente riesce anche a dare treni più sporchi e meno regolari dei nostri. Ma quello che conta è che il pdm e il pdb siano a costi "accettabili" per il datore di lavoro.

L'obiettivo è chiaro: con il Fondo di sostegno al reddito si espellono i lavoratori con il maggior carico retributivo e previdenziale per rendere, poi, più facilmente cedibile a terzi il personale superstita. Una cosa analoga alla societizzazione avvenuta in Lombardia, dove molto velocemente i lavoratori saranno messi nel Fondo per alleggerire il costo dell'operazione. Intanto le tariffe in Lombardia sono subito aumentate del 10%, alla faccia di chi prometteva una liberalizzazione che avrebbe migliorato la qualità del servizio con prezzi più bassi per gli utenti...

Vista dal lato di chi, come molti di noi, ha pochi anni per arrivare alla pensione, la possibilità di accedere al Fondo, in un contesto come questo, appare l'unica soluzione possibile ad una degenerazione delle condizioni di lavoro che sembra ineluttabile. Le forze sindacali non sembrano in grado di mettere in campo alcun progetto alternativo di sviluppo, sembrano limi-

tarsi ad assecondare lo sgretolamento del Gruppo FS, contenendone gli effetti collaterali, e ad accompagnare le Società concorrenti con contratti "su misura", come quello della Ocean Gate di La Spezia, dove la flessibilità del Pdm Cargo raggiunge livelli inimmaginabili per noi di Trenitalia. Giocare su due tavoli firmando sempre il contratto peggiore, come stanno facendo FILFITUITUGLEFAST, però, non ci farà mai raggiungere la tanto auspicata armonizzazione tra i contratti di tutte le Società di Trasporto che da 4 anni tutti dicono, a parole, di voler ottenere (Do you remember il CCNL della Mobilità?). Intanto le parti datoriali, ASSTRA e ANAV in primis, giocano a rimpiazzare lo scivolamento verso il basso delle nostre condizioni di lavoro si fa sempre più grave....

**Lottare duramente contro questo processo è l'unica cosa che possiamo fare, non ci sono alternative. Unità e lotta, con una controproposta adeguata di rilancio del trasporto ferroviario: due macchinisti polifunzionali su tutti i treni PAX, Regionali e Cargo mi sembra la sola soluzione. Il personale dei treni deve diventare una sola categoria. So che molti Capitreno e anche tanti macchinisti, non sono favorevoli ma la prospettiva è di veder scomparire il capotreno dai convogli, mano a mano che le tecnologie consentiranno al solo macchinista di chiudere le porte da solo e ricevere dai viaggiatori, tramite citofoni e telecamere, le segnalazioni di guasti a bordo del materiale...**

**Non giochiamo sempre di rimessa, passiamo all'attacco, per difendere un equipaggio umano e sicuro per tutti, lavoratori e viaggiatori.**

Il dibattito è aperto da troppi anni. Facciamo presto.

## PEIF 3.7 di G. Ghiribelli (FI)

# SCMT GUASTO? NON SI PEDALA SI CHIAMA IL CAPOTRENO

Chi (o cosa) garantisce la sicurezza nelle situazioni di degrado?

PEIF 3.7, ovvero: il macchinista non conta niente. Si perché l'importante è che il treno abbia il sotto sistema di bordo inserito ed efficiente, e il gioco è fatto, la scimmia può comandare la trazione.

Poi se si guasta, attenti, la scimmia deve andare piano, non si sa mai! Anche se ha attivo solo la RS, massimo deve fare 100 km/h. E pensare che fino a qualche anno fa andavamo a 250 km/h solo con l'RS, che pazzi eravamo!

Ma la ciliegina è un'altra, in questi casi, inserite il Vacma! Si proprio quello che le ASL hanno vietato e che tuttora è illegale! Altrimenti, con vigilante escluso e RS 50 km/h; senza nulla fermi, si chiede riserva sul posto.

Chiaramente come In Marcia condanniamo questa prescrizione che denigra ulteriormente la professionalità del macchinista e prevede l'utilizzo di un'apparecchiatura (pedale) ritenuto dannoso e pericoloso per la guida. Figuriamoci che l'ANSF lo prevede proprio in quelle situazioni di degrado in cui l'attenzione del macchinista deve essere ai massimi, senza distrazioni di nessun genere.

Anche la disagiata situazione di dovere escludere tutta l'apparecchiatura dovrebbe essere rivista, visto che a fino a prova contraria il macchinista è ben formato e professionalizzato per affrontare senza problemi tale evenienza.

## SCELTE DISCUTIBILI di L. Ciriello (BO)

# VITTIME E CARNEFICI

**U**n'anomala assemblea: Bologna 25 maggio 2011 ore 20,00 si riuniscono i macchinisti ed i capotreno delle frecce argento di Bologna con la rappresentanza sindacale FILT. Quello che si prospetta per il nuovo contratto, sono condizioni difficilmente sopportabili, agente solo per 10/11 ore di lavoro e 6/7 di condotta...

La preoccupazione maggiore di quel personale è che con quella normativa Bologna venga scavalcata da Venezia e Roma.

Alcuni macchinisti hanno chiesto alla FILT di tutelarli ed in cambio il personale si iscriverà a quella organizzazione, che poi è la stessa che insieme ad altre firmerà quel contratto.

Circola voce (da verificare che a Venezia e Roma si siano svolte analoghe riunioni).

Conosco da molti anni diversi macchinisti delle frecce di Bologna, di alcuni ho il piacere di essere amico e spero di continuare ad esserlo, non critico loro o la legittima voglia di tutelare il posto di lavoro, ma ritengo sbagliata la loro scelta.

Fare un'assemblea separata, non contestare con gli strumenti disponibili quella proposta di contratto, farsi la tessera con quel sindacato e quindi premiarlo, indebolisce ulteriormente tutti noi macchinisti e capotreno, permettendo ai distaccati di continuare ad essere sempre più distaccati anche dalla nostra realtà.

Mi viene in mente chissà perché la storia di mio padre che insieme agli altri della sua generazione, per lavorare, fu costretto a farsi la tessera del fascio.



**CONTINUIAMO A DIRE NO ALL'UOMO MORTO, ATTREZZATURA OBSOLETA E NOCIVA.**

**IN CASO I GUASTO ALLE APPARECCHIATURE NON UTILIZZARE IL PEDALE MA RICHIEDERE IL CAPOTRENO IN CABINA.**

**IL VACMA CONTINUA AD ESSERE ILLEGALE**

**I LAVORATORI REAGISCONO** di F. Salomoni (MI)

# LA LOMBARDIA SI SVEGLIA!

*I Ferrovieri di Trenord si oppongono al peggioramento generalizzato delle condizioni di lavoro e si autorganizzano in un movimento nato per lo più dai giovani, promuovono assemblee, raccolgono firme e soprattutto lanciano lo slogan: TUTTIALTURNO!*

Il 3 maggio la Regione ha presentato la nuova società "Trenord Srl", fusione di Trenitalia -ramo operativo regionale Lombardia- e LeNord. A seguito si è dato il via alle trattative per la stesura di un unico contratto, che accorpi ed armonizzi le normative vigenti nelle due società di derivazione: il contratto delle attività ferroviarie e quello dell'auto-ferro. Intanto aveva già preso il via il tavolo nazionale del tanto agognato contratto della Mobilità, con la possibilità che la Lombardia diventasse il solito banco di prova per continuare il processo peggiorativo che da anni i ferrovieri stanno subendo.

Il giorno successivo, a scaldare subito gli animi, è uscita una prima bozza in materia

di orario di lavoro, molto simile a quella proposta sul banco della Mobilità: vi si chiedeva un enorme aumento di produzione e produttività attraverso la decurtazione delle ore di riposo settimanali, lasciando mano libera all'azienda di giostrare lavoro e vita privata dei dipendenti; inoltre conteneva inasprimenti su ore di riposo giornaliero, numero delle ferie e loro metodo di fruizione, logistica. Unica nota positiva la reintroduzione del meccanismo dei riposi settimanali non più ad ore ma a giorni solari. Tempestiva la replica delle OOSS che spedivano al mittente la nefanda proposta. Giunta voce di ciò ai lavoratori e con la preoccupazione di sempre che eventuali accordi/contratti a perdere vengano calati dall'al-

to, macchinisti e capitreno di Milano si sono subito attivati per una capillare diffusione del documento criminale, per informare tutti sulla realtà che si prospetta e quindi sulla necessità di un intervento diretto della base, riscoprendo una formula di dissenso che sopiva nelle coscienze: si è costituito un gruppo su Facebook per sensibilizzare al rispetto della normativa e del turno senza effettuare straordinario, prefiggendosi di ottenere la pressione massima nell'ultima settimana di maggio. Si è evidenziata l'iniziativa con il volantino semplice e d'impatto "SETTIMANA IN BIANCO".

Inesorabile l'iniziativa si è trasmessa anche alle periferie e ha raccolto sempre più adesioni, facendo crescere il gruppo fino ad oltre i 500 membri. Da Facebook si sono tratte le migliori idee e con l'apporto dei colleghi ex LeNord si sono organizzati incontri, per creare una piattaforma da spingere dal basso. La ferma posizione presa dai ferrovieri, e l'aiuto di alcuni delegati al tavolo delle trattative, ha reso possibile farvi arrivare le proposte della base, sino all'accordo sull'orario di lavoro che raccoglie consensi tra i lavoratori. La doccia fredda arriva però a giochi quasi fatti. Venerdì 17/06, giorno designato alla stesura ufficiale, da Roma un'interferenza blocca i lavori impedendo alla commissione tecnica di avvalorare il documento intestandolo come verbale. Pericolo scampato, per ora, il Lunedì dopo, quando al tavolo nazionale è stato sottoposto il documento, poi sottoscritto dai presenti. I lavoratori lombardi non sono disposti a cedere nulla di ciò che è stato ottenuto finora, anzi vogliono più garanzie soprattutto in materia di riposi settimanali ed equipaggio treno. Assolutamente non bisogna permettere che il concetto di contrattazione dal basso venga neutralizzato da un mal di pancia o peggio da una manovra politica di qualche dirigente sindacale troppo "imparentato" con la dirigenza di Trenitalia.

La partita si sposterà poi su piano economico e inquadramento, aspetti fondamentali, per salvaguardare le condizioni precedenti, garantite da un patto per chi vi è confluuto ma non scontate per chi arriverà poi. Continua l'attività dei membri raccogliendo consensi per una diffida alle OOSS dal firmare "porcate vecchio stile", organizzando incontri e diffondendo il pensiero:

**TUTTIAL TURNO!**

## RACCOLTA FIRME PER REFERENDUM ACCORDI TRENORD

Abbiamo raccolto circa 700 firme per richiedere ai sindacati di indire il referendum sugli accordi firmati relativi all'operazione Trenord.



Da sinistra Mauro Moretti, Norberto Achille, Roberto Formigoni, Raffaele Cattaneo, Giuseppe Biesuz e Vincenzo Soprano

Il 20 maggio è stato firmato l'accordo definitivo tra le parti, per l'esame congiunto che ha esaurito la procedura della cessione del ramo d'azienda a Trenord srl.

Un'operazione verticistica. Infatti, per la firma sono venuti i rappresentanti Nazionali dei sindacati. Un'operazione politica, benedetta da destra a sinistra.

Un'operazione avvenuta senza consultare la base, cioè i lavoratori coinvolti. Se Trenord dovesse fallire, siamo certi, coloro che hanno firmato si dilegneranno ed i lavoratori resteranno con il cerino in mano. Un'operazione i cui disastri non si coglieranno a breve. Ci vorranno un po' di anni prima che ci si renderà conto di avere smontato un servizio pubblico essenziale, dove i cittadini vedranno presto i risvolti. Proprio in questi giorni l'assessore ai trasporti lombardi, Cattaneo, ha dichiarato, dopo la protesta dei pendolari per l'ennesimo rincaro dei biglietti: "Due sono le cose: o aumentiamo le tariffe oppure riduciamo i servizi".

E' tutto qui, in questa frase il nodo politico. Se l'azienda non sarà in grado di coprire i costi di gestione del servizio non potrà certo aumentare all'infinito i biglietti, quindi ridurrà i servizi oppure farà entrare i privati con tutto quello che ne consegue. La nota positiva di questi giorni è che il 57% degli Italiani ha detto NO alla privatizzazione del trasporto locale. Le OS che hanno firmato se ne sono accorte? O pensano di firmare sempre tutto senza consultare i lavoratori?

E' ora di dire BASTA al sindacato firma tutto! Vogliamo la riforma del sindacato! La UIL ha disdettato il protocollo d'intesa del 93' perché vuole che gli accordi firmati dalla UIL si applichino indipendentemente dalla firma degli altri.

I lavoratori, invece, vogliono tre cose:

- una rappresentanza Unica nei luoghi di lavoro
- una rappresentanza maggioritaria della volontà dei lavoratori iscritti e non iscritti
- che gli accordi firmati siano sottoposti al giudizio dei lavoratori.

Basta con i sindacati che non ci rappresentano!

Basta con i sindacati che firmano tutto senza il consenso dei lavoratori!

Vogliamo che la rappresentanza sia regolata per legge!

**Mandiamo a casa i sindacati che non rappresentano nessuno!**

**Vogliamo il REFERENDUM sulla questione TRENORD! Se i sindacati hanno la coscienza a posto lo indicano! Altrimenti siano coloro che hanno firmato la raccolta firme a trarne le loro determinazioni!**

[gruppoferrovierilombardi@virgilio.it](mailto:gruppoferrovierilombardi@virgilio.it)

**Appena prima di andare in stampa apprendiamo che l'iniziativa TUTTIALTURNO ha avuto successo anche in Emilia-Romagna. A questo punto l'invito che rivolgiamo a questi lavoratori è uno solo: Non fermiamoci e coordiniamoci con le altre realtà!**

**RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO** dal Veneto

# W.L.F. (W LA FERROVIA) INIZIATIVA AUTOGESTITA DA MACCHINISTI E CAPITRENO

*Tutta l'Italia ferroviaria è in fermento a seguito delle scellerate proposte sul nuovo contratto*

Il tempo delle deleghe in bianco ed a 360° è finito e vi diffidiamo dal peggiorare le nostre condizioni di lavoro. Gli interessi degli apparati, le poltrone, i distacchi, le AG, le regalie, le sedi gratuite, non rientrano nei nostri interessi. Quello che ci interessa è il nostro lavoro. Si applichi la clausola europea di non regresso nelle condizioni di lavoro!

W.L.F. "W la ferrovia" è solo il nome della mailing-list attorno cui è maturata l'idea. Lo spunto è dato in seguito alle sentenze della FIOM che dichiara non valide le nuove regole contrattuali per i lavoratori iscritti alla OS non firmataria.

Vi sono almeno cinque sentenze positive in tal senso, sintomatico che qualcosa sta cambiando. Nell'ultima del tribunale di Tolmezzo si legge:

"...valido atto di autonomia privata collettiva, esercitata da soggetti negoziali diversi da quelli che avevano concluso le trattative del 2008 e destinato in quanto tale a vincolare gli iscritti ai sindacati stipulanti ed i lavoratori che a detto accordo prestino ade-

sione, anche implicitamente."

In altre parole, chi tace acconsente e noi dopo tanto tacere... non volevamo più acconsentire. Per questo abbiamo predisposto uno stampato per comunicare alle OS la nostra volontà di non peggiorare.

Il concetto è che se ci dovesse essere una firma non unitaria di un nuovo accordo o contratto "peggiorativo" (si... tipo quello che gira in questi giorni di Federtrasporti... proprio quello della "Base operativa" e dei 29 giorni di ferie...), rispetto alle norme attualmente in vigore, il lavoratore si riserva la facoltà di disdire la propria eventuale delega sindacale, per aderire ad una di quelle sigle non firmatarie, conservando quindi il trattamento contrattuale precedente.

Un fax costa molto meno di tanti scioperi. E comunque vadano le cose, ci è data la possibilità di mandare un segnale ai nostri rappresentanti: attenzione gente, voi lavorate per noi, non viceversa.

Francesco Toniato, Tommaso Tartaglia  
Macchinisti TMR Padova.

FILT CGIL, Fax 0644076435  
FIT CISL, Fax 0644286342  
UILT, Fax 0686207747  
ORSA, Fax 0644104333  
FASTFERROVIE, Fax 0647307556  
UGL AE, Fax 0644236330

Luogo \_\_\_\_\_, Data \_\_\_\_\_

Oggetto: Diffida e dichiarazione d'intenti.

I sottoscritti, dipendenti di Trenitalia S.p.A. od R.F.I. S.p.A., diffidano le O.O.S.S. delle attività ferroviarie, dal sottoscrivere per nostro conto, qualsiasi tipo di accordo o contratto che vada a modificare in modo penalizzante le norme che regolano il rapporto di lavoro con la società datrice.

Tale sottoscrizione da parte Vostra comporterebbe la disdetta, con decorrenza immediata, della eventuale delega sindacale, concessa ad una delle O.O.S.S. firmatarie. Informiamo inoltre che, alla luce delle sentenze di Torino (2863/11 e 2809/11) e Modena (189/11), provvederemo a concedere immediatamente delega sindacale a quelle O.O.S.S. che non firmeranno tali accordi o contratti, conservando quindi ai fini professionali e lavorativi tutte le norme di riferimento attualmente in vigore. In fede.

Cognome e nome \_\_\_\_\_ CID \_\_\_\_\_ mansione \_\_\_\_\_ firma \_\_\_\_\_



Da diversi gruppi di ferrovieri stanno sorgendo iniziative mirate alla "minaccia" di disdetta sindacale a fine anno, in caso di stipula di un contratto peggiorativo, cosa che stiamo sicuramente rischiando, tenendo anche conto delle bozze contrattuali presentate ai tavoli delle trattative.

Sarà utile questa forma di iniziativa? Può portare a dei risultati positivi, o può rivelarsi in qualche modo controproducente? Sicuramente la delega sindacale, e quindi anche il suo ritiro, è uno strumento importante, che ha il suo notevole peso. Perciò il primo dovere di chi dissente da queste proposte è far valere con la massima determinazione la tessera che porta in tasca. Ricordiamoci, però, che, **per dare la disdetta, non occorre aspettare la firma di un contratto devastante: si può darla subito!**

Chi è iscritto ad uno dei sindacati firmatari dei famigerati accordi degli ultimi anni (agente solo, IVU, cargo con aggancio/sgancio ed equipaggio misto, accordo cargo Area Genova con aggancio/sgancio e fanali a carico dei macchinisti), **ha davvero bisogno di un'ennesima bastonata? Non gli basta tutto questo per aver definitivamente perso la fiducia in questi soggetti?**

Fino a dicembre la trattenuta prosegue, poi c'è tempo per rinnovarla ad anno nuovo, a fronte di condotte condivise del sindacato.

C'è poi da considerare un secondo aspetto: la delega (o la disdetta) non è l'unico modo per manifestare il proprio sostegno (o il proprio dissenso) ad un sindacato: c'è, ad esempio, quello della **partecipazione agli scioperi!**

Per quanto riguarda l'OrSA, ad esempio, il segnale più forte che le possano dare iscritti e non iscritti, è attraverso la partecipazione agli scioperi che questo sindacato sta promuovendo contro gli accordi in questione: più gente aderisce agli scioperi, più diventa forte nell'OrSA la componente che sta lottando per non firmare, rispetto a quella parte di OrSA che invece sarebbe disposta ad allinearsi ai sindacati firmatari.

Scioperare indubbiamente costa (una giornata di retribuzione) ma questo "modesto sacrificio" deve essere visto nell'ottica del proprio contributo ad un'azione collettiva, che può portare a conseguire tutti insieme dei **risultati il cui valore è incomparabilmente superiore a quello di una giornata senza stipendio** per meno di una volta al mese.

La pressione "attiva" nei confronti dei sindacati si fa inoltre **partecipando ad assemblee e riunioni**, facendosi sentire vicini ai propri rappresentanti, sostenendoli e quando serve anche criticandoli apertamente.

**Bisogna che ogni lavoratore ricominci a sentirsi partecipe, anzi, "proprietario" del sindacato: il sindacato siamo noi!**

La Redazione

# ancora ON LINE!

Il sito di ancora IN MARCIA! riparte e si rinnova: [inmarcia.it](http://inmarcia.it) è uno strumento indispensabile per tutti i Macchinisti e Ferrovieri... a qualunque impresa appartengano.

Oltre un anno fa, si era sentita la necessità di un rinnovamento del giornale. Abbiamo iniziato dalla redazione, in cui è avvenuto un ricambio generazionale che ha visto i "grandi maestri" come Gallori e Galvani lasciare il passo a un gruppo di giovani che, se da una parte hanno pagato un po' di inesperienza, dall'altra hanno portato tante energie e nuove idee. Alcune di queste idee hanno permesso inizialmente un rinnovamento del progetto grafico del giornale per renderne più fruibili i contenuti.

Adesso siamo orgogliosi di presentarvi il nuovo sito internet:

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

Com'è avvenuto per il giornale cartaceo anche per il sito siamo partiti da una impostazione simile alla precedente ma ovviamente rinnovando parecchie cose.

Riteniamo il sito uno strumento veloce e utilissimo all'unità dei macchinisti e alle nostre lotte, indispensabile per i cambiamenti repentini a cui assistiamo e al tempo stesso complementare della rivista cartacea nella quale proseguiremo con l'approfondimento e l'informazione tecnica, politica e sindacale.

Ricordate: il giornale sopravvive unicamente col sostegno dei suoi abbonati e va avanti con l'impegno disinteressato di chi lavora al suo interno... anzi se ritenete di poter dare il tuo contributo a questa storica rivista (o al nuovo sito) contattaci abbiamo bisogno anche di te!

## LETTERA DI ANCORA IN MARCIA AI RAPPRESENTANTI DEI PARTITI POLITICI: LE PRIME RISPOSTE

Sono arrivate le prime risposte alla lettera, che abbiamo inviato ai partiti il 2 giugno scorso, da parte di (in rigoroso ordine cronologico):

**Paolo Cento (SEL)**  
**Marco Ferrando (PCdI)**  
**Matteo Salvini (Lega Nord)**  
**Debora Serracchiani (PD)**

Ovviamente auspichiamo che l'interessamento di questi politici non si fermi qui ma si traduca in prese di posizioni ed azioni, atte a contrastare i problemi che stanno venendo avanti, per le ferrovie e per i ferrovieri, che abbiamo sollevato nella nostra lettera.

Aggiungeremo i lettori sia sulle altre risposte che arriveranno che sulle iniziative che, ci auguriamo, verranno intraprese.



## Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

**Al Sig. Pier Antonio Dalla Muta, Responsabile ITR di Mestre e pc Alla Dott.sa M. Giaconia, Responsabile del Trasporto Regionale del Veneto**  
**All'Ing. Donato Carillo, firmatario Deif 29**

**Al Sign. C. Gillet, RSPP del Trasporto Regionale del Veneto**  
**Ing. Fabio Senesi, Responsabile Settore Ispettorato e Controlli ANSF**  
**Al Dott. B. Maraga, Responsabile dell'Unità Sanitaria Territoriale**  
**Alle Organizzazioni Sindacali Tutte**  
**Al Sign. S. Ceciliato RLS del PDC del Veneto**

### Oggetto: rapporto-autotutela AS e Deif 29

Il 21 febbraio 2011 è entrata in vigore la DEIF n° 29, che prendendo spunto dalla nota dell'ANSF, protocollo 00451/11 del 24/01/2011, stabilisce le particolari situazioni di esercizio nelle quali il ridotto campo visivo sul lato destro, di taluni mezzi, determina la presenza del personale in cabina di guida, in base a delle criticità.

La DEIF in questione non tiene conto di alcuni dati che non si possono ignorare. La Fiche 651 del luglio 2002 (confermata anche per un particolare rotabile dalla TC.R/M/450.91.30/MG. 1154) non prende neppure in considerazione la possibilità che esistano ostacoli al campo visivo sul piano orizzontale del macchinista, poiché, si parla sempre di un unico vetro frontale. Gli unici valori che sono dati sono relativi al campo visivo sul piano verticale, per il quale è individuato un angolo minimo. Ma in servizio ci sono mezzi con oltre 30 anni di anzianità che sono discordanti da quanto previsto dalla Fiche 651. Qualsiasi tipo di patente, sia stradale sia ferroviaria richiede per il guidatore il possesso di un angolo visivo minimo sul piano orizzontale di 120° (confrontare l'allegato III, punto 6.1 della DIRETTIVA DEL CONSIGLIO del 29 luglio 1991 concernente la patente di guida 91/439/CEE - GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1). Qualora il conducente non abbia questi requisiti minimi, non può guidare nessun mezzo.

Ho misurato il campo visivo di una Aln 668 sul piano orizzontale e la misurazione ha dato questi risultati: con il monitor dell'SSC posto in basso l'angolo visivo sul piano orizzontale di 85°, qualora il monitor sia posto più in alto e limiti l'angolo visivo, questo è di 70° sul piano orizzontale. E' come se alla guida ci fosse un macchinista con un occhio solo. Il secondo agente in cabina di guida non è una necessità limitata alle criticità, ma è una presenza indispensabile che fornisce il "secondo occhio" all'agente di condotta. Solo con un secondo agente in cabina di guida si ristabilisce un campo visivo superiore al minimo consentito sul piano orizzontale. La necessità di un campo visivo che rispetti i valori minimi è ancora più stringente nelle linee a semplice binario dove la massicciata destra non è mediata da nessun secondo binario e, il contatto con persone e cose, presenti lungo la stessa, è immediato. Relativamente al lato destro il macchinista ha un angolo visivo assolutamente insufficiente (intercomunicante).

A tutela da eventuali azioni civili e penali, nei quali potrei incorrere nell'esercizio delle mie mansioni, e della protezione della salute di eventuali operatori presenti in linea richiederò la costante presenza del secondo agente in cabina di guida nei mezzi (debitamente individuati dalla DEIF 29), sprovvisti di un campo visivo adeguato, sul piano orizzontale.

Grazie per l'attenzione,  
Cordiali saluti.

**PdM Mestre**  
**3 Marzo 2011**

# SCIOPERI, SINDACATI E CONCERTAZIONI

I sindacati da un lato vogliono la concertazione, così come la pretendono anche i datori di lavoro, dall'altro proclamano scioperi... ma, come tanti pensano, se non ritornano tra i lavoratori ormai possono solo contrattare sul "grado di abolizione dei diritti". Le richieste dei lavoratori dovrebbero passare necessariamente attraverso le loro assemblee che tramite i loro delegati le farebbero giungere ad una assemblea nazionale. A sua volta essa dovrebbe eleggere/incaricare un comitato centrale per le lotte che si rendessero necessarie a raggiungere gli obiettivi approvati. È questa assemblea che garantisce se in tal giorno è opportuno o no fare sciopero, quali settori devono fare sciopero, ecc. Riflettiamo su cosa scrissero Huntington, Crozier e Watanuki in *The Crisis of Democracy*: "le richieste crescenti e le pressioni sui governi impongono una collaborazione maggiore. Potremmo escogitare mezzi per assicurarci sostegno e risorse... dai sindacati e dalle associazioni civiche".

Gli autori compresero che la forza radicale dei lavoratori faceva diminuire il potere di ottenere risultati agli imprenditori. A questo punto inventarono la concertazione. Scrissero infatti: "(Essa) produce disaffezione da parte dei lavoratori, che non si riconoscono in quel processo burocratico e tendono a distanziarsene, e questo significa che più i sindacati accettano la concertazione più diventano deboli e meno capaci di mobilitare i lavoratori, e di metter pressione sui governi". La concertazione nacque dunque per disabilitare i sindacati verso i lavoratori e per renderli utili alla controparte ad ottenere, se non in toto ma quasi, i risultati prefissati. E non era solo necessario cooptare i sindacati e chiuderli nella trappola della concertazione; bisognava anche inserire quelli più grossi e autoritari tra gli organi istituzionali dello stato e delle amministrazioni territoriali. Il motivo era chiaro: "Se i sindacati sono disorganizzati, se i membri sono ribelli, se le rivendicazioni estreme e gli scioperi selvaggi sono frequenti, l'applicazione di una politica nazionale dei salari diventa impossibile... contribuendo all'indebolimento del governo (non dei lavoratori!, ndr)", dunque ben venga il sindacato corporazione, più facile da domare. Questi concetti raccolti tra gli scritti di pensatori ben pagati da coloro che vogliono governare il mondo è stato, come in un percorso prestampato, tutto ciò che è avvenuto poi, fino alla miserrima condizione odierna dove i sindacati avallano riduzioni dei Diritti dei lavoratori ed hanno del tutto abban-

donato il radicalismo necessario a impedire una tale sciagurata deriva. Una vera trattativa con i datori di lavoro, che sia un po' vantaggiosa per i lavoratori, ne consegue che possa derivare solo dalle loro lotte unificate a differenza della concertazione che, anche senza la loro forza alle spalle, "aiuta" i sindacalisti a sedere al medesimo tavolo (come dimostrato nella maggioranza delle volte!). A proposito di "vantaggi per i lavoratori", l'attuale sciagurata avventura in Libia, con le inevitabili spese di guerra che ne conseguiranno, in che misura saranno per loro "concertate" e nel nostro futuro CCNL?

C. Curcio e A. Acierno (NA)

## GRUPPO FS di C. Curcio FESTIVITÀ 17 MARZO

Viene compensata da una delle quattro giornate di permesso retribuito di cui all'art. 24, punto 4, CCNL A.F., laddove fossero già state usufruite dal lavoratore non potrà che essere scalata una giornata di ferie. Secondo il decreto legge del 22 febbraio 2011 n° 5, la festività del 17 Marzo non doveva comportare nuovi o maggiori oneri a carico delle imprese.

Mi domando e faccio una riflessione personale: la festa del 150° Unità d'Italia doveva essere pagata dai lavoratori stessi? Allora perchè non è stata sostituita semplicemente da un altro giorno festivo, ad esempio il 1° Novembre anch'esso infrasettimanale (tramutandola in giornata lavorativa)? Tutto emandato (e accettato in silenzio da tutti gli addetti ai lavori) senza "nuovi o maggiori oneri per le imprese", ma per i lavoratori è stato lo stesso? Appuntamento al 200° anniversario dell'Unità d'Italia "chi vivrà, vedrà"...

## FOTO DEL MESE

Rubrica sulle foto inviate dai lettori. Se volete sottoporci le vostre foto, inviatele a: [redazione@ancorainmarcia.it](mailto:redazione@ancorainmarcia.it)

### BASTA UN MACCHINISTA?

Una terna di Aln in uscita dal deposito urta un'altra coppia ferma sulla destra fuori traversa. Le apparecchiature di sicurezza nulla hanno potuto. Esse non hanno occhi per vedere le traverse limitate, per vedere i manovratori, per vedere gli ingombri; non limitano la velocità sotto i 30 km/h; non premono il pulsante del fischio; non rispondono al telefono; non fanno tante cose.

Se ci fosse stato un altro macchinista presente in cabina, tutto questo poteva essere evitato. Crediamo che la legge italiana imponga l'organizzazione del lavoro più sicura possibile. Crediamo che un macchinista da solo non sia l'organizzazione più sicura possibile. Stavolta è andata bene. Solo tanta paura



traversa limite di stazionamento dipinta sul suolo. Il regolamento sui segnali continua a ritenerle un optional



per la persona che stava nella Aln sollevata. Ma attenzione. A volte i peggiori incidenti sono anticipati da avvisaglie meno gravi, ma significative, come questa. Si risolverà tutto dando la colpa ad un operatore? O si riconoscerà che l'organizzazione del lavoro non è la più sicura possibile?

# RITIRO PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO

Se guardiamo al generale, il periodo storico che stiamo vivendo è sicuramente difficile: un nuovo basso impero del quale la fine, sembra essere molto lontana. Se invece guardiamo al particolare, timidi segnali di ripresa ci sono (in verità alcuni importanti anche alla luce dell'importante risultato referendario) e come spesso accade sono legati alla buona volontà dei singoli. Persone preparate che munite di volontà domenicana perseguono i loro obiettivi e ostinatamente, anche quando la fiducia nelle nostre istituzioni comincia a venir meno, continuano a chiedere a queste delle risposte che, come nell'arbitrato in questione, siano favorevoli ai lavoratori.

**Il ritiro delle circolari non può essere atteso se non è lo stesso datore di lavoro ad organizzare i tempi e le modalità per la consultazione delle circolari, rientrando tale attività nella definizione di prestazione lavorativa**

Il lodo emesso dalla dr.ssa Pagnozzi, arbitro nominato dal Direttore della DPL Bologna, annulla la sanzione comminata nel massimo della multa al collega V.F. per non aver ritirato tempestivamente delle circolari ed aver così contravvenuto all'art.51 comma del CCNL e all'art.1 dell'IPCL.

## CONTESTAZIONE

In relazione a quanta previsto dall'art.7 della Legge 20 maggio 1970, n°300 e dall'art. 61 del CCNL delle Attività Ferroviarie, Le viene contestato quanta segue: dagli atti in nostro possesso risulta che Ella solo in data 17 giugno 2010 - e quindi in ritardo - ha provveduto al ritiro delle seguenti pubblicazioni di servizio: [...] Con tale comportamento la SV contravveniva a quanto disposto dalla vigente normativa contrattuale (art.51 comma 1) e regolamentare (art.1 IPCL).

## GIUSTIFICAZIONE

Il collega nella sua giustificazione evidenzia che:

-Il sistema usato da Trenitalia scarica sul personale l'onere del ritiro e dell'aggiornamento senza prevedere specifici tempi di lavoro a riguardo.

-Come mai il ritiro delle circolari può essere svolto solo per 8 ore quando la nostra azienda svolge un servizio sulle 24 ore.

-Come le 8 ore di cui sopra possono essere compatibili con turni di lavoro serali e notturni e con le problematiche del pendolarismo che non sempre lasciano disponibilità di tempo (in questo caso tempo libero perché gli accessori in partenza e arrivo non sono preposti al ritiro delle circolari).

-Sia l'art 51 comma1 che l'art.1 dell' IPCL contengono disposizioni generali che non fanno alcun riferimento alle modalità di ritiro delle circolari ed è quindi l'azienda che con la sua contestazione non rispetta l'art.61 comma 3 del CCNL che precisa che "la contestazione delle infrazioni deve essere puntuale

con precisa indicazione del fatto addebitato, delle sue circostanze e del tempo in cui si sarebbe verificato in modo da consentire al dipendente di esercitare il diritto alla difesa".

-La corte d'appello di Roma in data 23/01/2009 con sentenza 508/09 ha sancito che "...poiché è il datore di lavoro che organizza i tempi di lavoro, deve indicare precisi tempi di lavoro per il ritiro e la consultazione delle circolari" sempre ovviamente all'interno dei tempi di lavoro.

Trenitalia ovviamente rifiuta le giustificazioni presentate e sanziona il V.F. il quale, rappresentato dal collega Palumbo Roberto, ricorre al collegio d'arbitrato presso la DPL di Bologna.

## LODO

Si arriva così al lodo emesso dalla dr.ssa Pagnozzi che, dopo aver analizzato prima la normativa del CCNL e poi i fatti, recandosi personalmente presso gli uffici di Trenitalia per comprendere meglio le modalità di distribuzione delle circolari, annulla la sanzione motivando che: "...il ritiro delle circolari non può essere atteso se non è lo stesso datore di lavoro ad organizzare i tempi e le modalità per la consultazione delle circolari, rientrando tale attività nella definizione di prestazione lavorativa [...] è l'azienda che definisce i turni di lavoro dei macchinisti cessati i quali il lavoratore è di fatto libero..."

Sempre il lodo chiarisce che neanche i tempi di attesa del treno che avrebbe riportato a casa il V.F. al termine del proprio turno può essere utilizzabile per il ritiro circolari perché non può essere considerato "tempo di lavoro".

Infine il lodo mette in evidenza di come in Trenitalia non ci sia una procedura standardizzata ma tutto sia devoluto a "buone prassi" che però non sono risolutive della questione inerente il concetto di "tempo di lavoro".

*Trenitalia incurante dei vari arbitrati vinti sul territorio nazionale, di due sentenze favorevoli di 1° grado al tribunale di Roma e delle due sentenze in corte d'appello di Roma che ribaltano le sentenze negative di 1° grado (Marzani e, proprio in questi giorni, Grimaldi), sembra non voler risolvere il problema del ritiro circolari continuando a scaricare ogni incombente e responsabilità su macchinisti e capireno. Il filo conduttore di tali pronunce è che il datore di lavoro ha il diritto-dovere di organizzare il lavoro e tutte le attività complementari connesse, prevedendo tempi e modi per il ritiro, la lettura e l'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio. Al punto in cui siamo, bisognerebbe invece organizzare una protesta, ben fatta, con cui sollevare il problema su larga scala.*



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

Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica

## ULTIM'ORA

### P4: MAURO MORETTI INDAGATO

L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti risulta indagato nell'indagine sulla P4. L'iscrizione nel registro degli indagati è riportata nella richiesta di arresto per Bisignani. Il reato contestato è di favoreggiamento personale. Nella richiesta i magistrati scrivono che il nome di Moretti viene fuori in seguito alla denuncia che l'imprenditore De Martino avrebbe voluto presentare per una serie di presunti illeciti perpetrati ai danni della propria società da parte di Ferrovie dello Stato e segnatamente da alcuni soggetti dell'ufficio tecnico di Trenitalia legati all'ad Moretti. Denuncia che sarebbe stata 'blocata' da Papa, il parlamentare del Pdl nei confronti del quale è stato chiesto l'arresto.



Interrogato, Moretti ha messo a verbale, dicono i pm "non solo di conoscere Bisignani e Papa" ma ha anche dichiarato "di essere stato contattato dall'onorevole Papa che - secondo il racconto di Moretti - si sarebbe lamentato per il trattamento ricevuto su un treno da parte di un controllore". Al riguardo, dicono ancora i pm, "appare invece evidente che, mentre appare una vera e propria presa in giro l'ipotesi che un uomo come il Papa potesse incomodare Moretti per vicenda tanto banale Papa, dopo aver bloccato la denuncia del De Martino abbia, poi, contattato Moretti per rivendicare l'azione e ottenere credito".



Luigi Bisignani. In alto Mauro Moretti. [www.repubblica.it](http://www.repubblica.it)

### MORETTI "CARTA DI CREDITO!"

"Viene da lontano, l'amicizia tra Bisignani e Moretti. «Mi fu presentato ricorda il lobbista - da Necci. Mi disse, presentandomelo: "è la mia carta di credito con i sindacati e con il partito comunista". Ricordo che il Moretti, quando doveva diventare amministratore delegato delle Ferrovie, è venuto a trovarmi parecchie volte chiedendo di aiutarlo». Di converso, così riferisce l'amministratore delegato di Trenitalia: «Ho conosciuto Bisignani tanti anni fa, all'epoca di Necci, e poi l'ho rivisto ogni tanto».

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

# LA SOLITA, CONSUETA, RILASSANTE FESTA DEL MACCHINISTA...

Anche quest'anno grande festa a Pistoia, a conclusione di una 3 giorni dedicata alla vera Ferrovia e ai macchinisti, fatta di sostegno, solidarietà, socialità e grande passione.

E ti pare poco! Al giorno d'oggi, con la ferrovia sociale ormai dimenticata in un cassetto, nell'epoca delle privatizzazioni, delle fredde Frece e di Moretti e company, tutto computer, grafici, annunci sonori sintetizzati, non ci pare poco organizzare tra mille difficoltà una festa con circa 400 invitati da tutta Italia, con partite di calcetto, premiazioni di macchinista neo pensionati, una delegazione di macchinista francesi del sindacato Sud Rail, una gran bella mangiata e.. tanta allegria! Sì, proprio allegria, quella sensazione di far parte ancora ad un gruppo di appassionati, oltre che macchinisti, di una ferrovia sociale, fatta di stazioni, di treni lenti e un po' sporchi, e che al passaggio nei borghi attraggono ancora anziani e bambini. Una sensazione piacevole, di appartenenza, di familiarità, che purtroppo oggi ci vogliono fare dimenticare, anzi odiare, perché l'importante è produrre e soddisfare il cliente. Freddamente, senza cuore, curare il cliente (che paga, possibilmente molto).

Quest'anno, oltretutto, la festa è durata ben 3 giorni, con una bellissima domenica trascorsa in una delle linee più affascinanti a livello tecnico e di progettazione, la Porrettana. Per chi non lo sapesse, collega Pistoia a Bologna, ed è stata il primo collegamento appenninico fra Toscana ed Emilia. Pistoia, a due passi dalla stazione di Firenze, è collegata con Milano e Roma con le Frece in poco più di 1 ora e 30 minuti, da Bologna si va a Milano e Venezia in circa un'ora (parodia delle riviste

"La Freccia", a bordo dei treni AV). Noi invece ci abbiamo messo circa 2 ore da Pistoia a Porretta, con un bellissimo E626, luogo di incontro con un altro treno, a vapore, proveniente da Bologna. Ad ogni stazione una



festa, vera e propria, con rinfreschi, mostre fotografiche, rievocazioni storiche con affascinanti costumi dell'epoca (la linea fu inaugurata 150 anni fa), per concludersi appunto a Porretta con un festa tutti insieme. Che Ferrovia!

Lunedì turistico per chi voleva, con molte mete deliziose, ma non toccate dall'AV, come Pisa, Lucca, Siena. Tutti gli altri, invece erano a Firenze al convegno sullo Stress. Martedì, come detto, conclusione di una 3 giorni memorabile a Pistoia.



## CALCIO

### IV° MEMORIAL

### "ALESSANDRO AGATI" LOMBARDIA - TOSCANA 3-2

Nell'ambito delle manifestazioni della tre giorni pistoiese si è svolto, come di consueto, l'incontro di calcio tra le rappresentative della Toscana e della Lombardia valido per la conquista del "IV° Memorial Alessandro Agati".

L'incontro disputatosi su un bel campo in erba sintetica di Pistoia, ha visto uscire vincitori i ferrovieri lombardi con il punteggio di 3-2 dopo che i loro colleghi toscani erano riusciti a ristabilire la parità da un parziale di 0-2. Nel finale il gol vincente della Lombardia che con un pallonetto micidiale ha sorpreso il portiere.

Conclusa la partita, svoltasi in un completo clima di amicizia e a ritmi non certo insostenibili, si sono svolte le premiazioni. Dopo la consegna di una targa ricordo ai genitori di Alessandro, ai quali va il nostro sentito ringraziamento per aver anche quest'anno presenziato l'avvenimento, sono stati gli stessi genitori a consegnare ai ragazzi di Milano l'ambito trofeo riservato ai vincitori e a quelli della Toscana il premio di consolazione.

A finire il "terzo tempo", ovvero, tutti a tavola a parlare del più e del meno con la promessa di ritrovarsi ancora il prossimo anno per un'altra avvincente sfida magari con novero più ampio di partecipanti.

Un sincero grazie a tutti coloro, giocatori e non, che hanno partecipato e quindi permesso, la riuscita all'evento in particolar modo a chi, pur di essere presente ha sopportato il sacrificio di una sveglia mattutina "indecente" o i disagi del viaggio.

# PILLOLE TECNICHE

a cura di C. Ballerini (FI)

## N°1

Con le locomotive del gruppo E402b, la chiave del REC non aziona direttamente l'elettrovalvola del contattore, ma passa attraverso la centralina della macchina, la quale poi comanda l'apertura del contattore. Talvolta succede che il contattore poi non si apra o si apra in ritardo, portando alla possibile fusione del KMT, se eseguita l'operazione di messa a massa della condotta del REC.



E' suggeribile quindi aprire la porta del corridoio prima di aprire il contattore del REC, in modo da poter udire più facilmente la sua reale apertura.

## N°2



Viste le sempre più frequenti frenature rapide alle quali sono sottoposti i mezzi di trazione, in tali casi ricordiamoci che è buona regola usare le sabbie, soprattutto con rotaie scivolose, per evitare pattinamenti che provocano sfaccettature, ma anche per aiutare l'azione frenante.

## N°3

1) Onde evitare l'ingresso di acqua in cabina AT e sul reostato, tenere accese SEMPRE le VR in caso di pioggia.

2) Portare attenzione nei mesi estivi che le portelle del reostato siano aperte, pena il surriscaldamento e il rischio fusione.

3) Infine, nei casi di avviamento di treni pesanti, soprattutto in salita, quando possibile accendere preventivamente la VR per limitare il surriscaldamento del reostato, in modo da iniziare da subito a raffreddarlo.



Escluderlo il più velocemente possibile, nel "rispetto" dei motori. Attendere quindi che si raffreddi prima di fare la combinazione motori successiva (SP o P a seconda del mezzo). Evitare continue inserzioni e disinserzioni della macchina, ricordiamoci che non sono macchine elettroniche. Tutte queste indicazioni sono particolarmente importanti per la E444.

## LA VITTORIA DEI "SI" AI REFERENDUM

Esprimiamo grandissima soddisfazione per la vittoria del "si" nei quattro referendum nazionali.

Vogliamo un paese dove l'acqua sia pubblica i servizi sociali siano pubblici e ben amministrati e la legge sia davvero uguale per tutti.

La vittoria dei "si" non è la vittoria di un partito su un altro, ma la vittoria di tutta la cittadinanza, che con una grande senso di responsabilità ha partecipato in massa al voto garantendo il quorum e ha dato la vittoria a ciò che è giusto, importante e fondamentale per tutti, e non per pochi.

Vogliamo ribadire il concetto, forse un po' banale, che se ognuno fa ciò che è giusto fare e sprona gli altri a fare altrettanto, non esistono traguardi irraggiungibili... se solo ne facessimo una nostra intima convinzione le nostre lotte avrebbero esiti davvero inaspettati.

## UN NOSTRO COLLEGA VITTIMA DELL'AMIANTO



Giovedì 8 maggio il nostro caro collega **Innamorati Flaviano**, macchinista prima Milano Sm.to, poi ad Ancona (Civitanova-Marche), dopo mesi di sofferenza ci ha lasciati. L'amianto ce l'ha portato via! Ancora una volta, un macchinista, un dipendente delle ferrovie è stato vittima di questo male inesorabile. Ci lascia a soli 54 anni con moglie e

due figli, ancora studenti. Per tutti coloro che hanno avuto la gioia di conoscerlo questo è un momento di grande tristezza ed angoscia. Tutti l'abbiamo amato per il suo modo di essere persona vera. Una persona semplice, semplicità che era la sua forza interiore, mentale, capace di superare le avversità con gioia, con tranquillità, con serenità; anche il suo ultimo periodo, l'ultimo suo viaggio, consapevole delle sue condizioni, viste con grande dignità, forte della sua fede, sempre presente. Sempre pronto ad aiutare gli altri con la sua grandissima generosità, con il suo modo di essere sempre accogliente, con il suo luminosissimo e raggianti sorriso, senza mai prevaricare perché aveva un grande rispetto per la dignità delle persone. Amava la sua terra, le sue montagne, i suoi luoghi, lo stare insieme con i suoi familiari, con gli amici, la comunità con la quale condivideva tutte le sue esperienze, sociali, culturali, sportive, religiose. Una grande persona perbene, una persona ricca di umanità e bontà, una persona vera. Ciao FLAVIANO.

*I colleghi macchinisti*

**CIAO FLAVIANO.....**

*Non ho mai conosciuto personalmente Flaviano, ma ho avuto con lui un intenso scambio epistolare, quando la sua corsa (per usare le sue parole "LA MIA BENZINA STA PER FINIRE") era arrivata in fondo.*

*Un uomo veramente di dolcezza squisita e di dignità non comune.*

*Nell'associarmi alle condoglianze dei colleghi macchinisti, esprimo anche le mie personali ai figli ed alla famiglia che, pur nell'immane disgrazia, devono essere orgogliosi di aver avuto un padre ed un marito come il nostro Flaviano.*

*Ezio Gallori, macchinista in pensione.*

Per contattarci Tel. 055.486838 Fax 055.4625985

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

Nuovo Sito Web: [www.inmarcia.it](http://www.inmarcia.it)

## ANNO 2011 ABBONAMENTO ORDINARIO 15 €

Per i nuovi abbonati promo con agende 2011 e 2012

Diventa **Abbonato Sostenitore** con almeno 5€ in più, riceverai una pubblicazione a scelta o il DVD del film "Quando Combattono gli Elefanti".

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

**"Associazione In Marcia" - AIM**  
C/C postale n. 99862666

Nella causale va indicato: "Rinnovo 2011", "Nuovo abbonato 2011" e l'eventuale scelta per i sostenitori (libro, DVD, etc.)

## Dagli impianti

### Toscana - Macchinisti in pensione dal 1° aprile



Da sx a dx: **Lombardo Giuseppe - Buggiani Giuseppe - De Luca Giovanni - Vecchio Luigi**

### A LIVORNO, PEPPE LOMBARDO

Il 1° aprile salutato con affetto dei compagni di lavoro è andato in pensione **Peppe**, fondatore del COMU a Livorno, collaboratore di Ancora In Marcia, Segretario regionale OrSA Toscana. Da sempre impegnato a difendere i diritti dei lavoratori. Ha ben rappresentato con il suo fermo carattere di calabrese doc quello che è stato lo "zoccolo duro" del CoMU, sempre coerente con i principi fondativi e in prima linea nella lotta sindacale.

Siamo sicuri che il maggior tempo a disposizione sarà dedicato non solo per la cura dell'orto ma per continuare nel suo impegno sociale.

### A FIRENZE si festeggiano i tre neopensionati: De Luca G. - Vecchio L. - Buggiani G.

**GIOVANNI DE LUCA:** Festeggiato dai colleghi fiorentini è arrivato al paraurti anche Giovanni. Fra i primi attivisti del CoMU e diffusore di Ancora in Marcia a Napoli. Trasferendosi a Firenze a continuare nel suo impegno sindacale nell'OrSA MU e con la nostra rivista.

**VECCHIO LUIGI:** Anche lui è stato collaboratore di Ancora In Marcia, lo ricordiamo in particolare modo come relatore della nostra delegazione a Barcellona al Convegno sulla sicurezza ferroviaria, organizzato dai sindacati di base europei.

*La redazione di Ancora in Marcia unisce i propri auguri di serena pensione a quelli di colleghi e amici, auspicando che la collaborazione continui anche con il giornale "Le Lotte dei Pensionati".*

### Parma

Vanno in pensione **Ciccio Grassagliata e Filippo Condello** che dopo la mole dei treni, hanno condotto, con zelo e puntuale passione, i macchinisti di Parma, attraverso quella dei documenti e incomprensibili scartoffie, di cui è composta la nostra complicata vita fuori dalla locomotiva. Grazie. Un abbraccio sincero.



### Milano

Il giorno 29 aprile è arrivato a Milano Centrale il Maestro **Egidio Selvaggio** alla guida del treno 670. Ha lasciato al tronchino la 402 032 accolto da amici e colleghi e finalmente si gode la meritata pensione. Vogliamo dirti semplicemente GRAZIE. Grazie per tutto ciò che ci hai insegnato per il lavoro e soprattutto per la vita quotidiana.



*I tuoi ex soci dell'ex Deposito Locomotive Milano San Rocco Fabrizio Amoroso e Carmelo Munafò*

### Bologna

Il 10 maggio 2011 nella stazione di Bologna Corticella, si è tolto la vita **Tonino Artigiani**, investito dal Freccia Argento partito da Bologna alle 12:20 per Venezia. È una notizia terribile, carica di significati insondabili e indecifrabili. Tonino era stato un ottimo macchinista, inidoneo da qualche anno, lavorava nello Scalo di Bologna Interporto con incarichi nella gestione e formazione treni di Trenitalia Cargo. Chi come noi lo ha conosciuto, ha avuto la fortuna di imbattersi in una persona mite, gentile, piena di amore per le cose belle della vita. Aveva molto amato il mestiere di macchinista e la sopraggiunta inidoneità non gli aveva fatto assolutamente piacere. Siamo profondamente addolorati, ancora una volta la nostra tremenda e alienante società contemporanea ha colpito con inusitata crudeltà. Ciao Tonino, ci mancherai, spero che il nostro abbraccio sia quello di tutti i tuoi colleghi macchinisti e ferrovieri. Con immenso dispiacere, l'A.M.A.R.

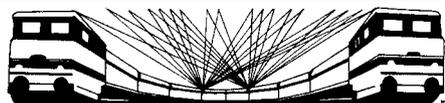
## Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«C'è la diffusa tendenza da parte delle imprese, a considerarti un beneficiario, per la sola ragione che pagano il tuo lavoro.»

Enzo Biagi (giornalista 1920-2007)





***ancora IN MARCIA!***

*Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908*

## **APPELLO AI MACCHINISTI**

**RISPETTIAMO TUTTI LA NORMATIVA DI OGGI  
PER EVITARE CHE PEGGIORINO QUELLA DI DOMANI**

### ***Macchinisti,***

i nostri datori di lavoro non ne hanno mai abbastanza!

Nel 2003 hanno firmato un contratto che conteneva notevoli peggioramenti, poi sono arrivati l'agente solo, l'IVU, l'equipaggio misto e l'aggancio/sgancio alla cargo, le flessibilità sono ormai applicate a pioggia... ma non è finita!

Adesso stanno contrattando l'ennesimo nostro massacro: vogliono che lavoriamo più ore e con riposi più corti, che facciamo più notti, che l'agente solo sia esteso a tutti e con più ore, vogliono una base operativa di 30, 40 e anche 60 Km, fuori residenza di 30 ore; vogliono tagliare giorni di ferie, decurtare le agevolazioni che il nostro contratto prevede per i congedi parentali e i lavoratori studenti, non vogliono più pagarci la malattia al 100%, vogliono che i passaggi di livello avvengano a loro discrezione!

Noi non possiamo accettare tutto questo! Dobbiamo reagire!

In questo senso, vanno benissimo, anzi dobbiamo sostenere e amplificare le iniziative di rispetto rigoroso della normativa che stanno sorgendo spontaneamente in diversi impianti: questi colleghi hanno capito che il futuro è nelle mani di ognuno di noi.

Questi comportamenti devono essere di esempio per tutti, e non basta rispettare la normativa limitatamente ad alcuni periodi, va fatto sempre!

Oggi più che mai chi doppia, chi lavora di intervallo, chi accetta servizi in straordinario, chi si presta a tutte le richieste dei nostri capi al di fuori di ogni regola, si scava la fossa da solo! E la scava anche a tutti i suoi colleghi, di tutte le divisioni e di tutte le regioni d'Italia!

Quindi, diciamo tutti insieme il nostro

**NO AI SERVIZI IN STRAORDINARIO!  
NO A LAVORARE DI INTERVALLO!  
NO AL LAVORO FUORI DALLE REGOLE!  
RISPETTO DEL TURNO!**

Lottiamo tutti insieme per non peggiorare ancora una volta il nostro contratto e per conquistare invece una normativa di lavoro dignitosa e che tuteli la nostra salute, ed una retribuzione equa che tenga conto dei disagi delle responsabilità che abbiamo nel nostro lavoro.

PER PROSEGUIRE SU QUESTO PERCORSO INVITIAMO TUTTI I FERROVIERI A PARTECIPARE ALLA

**ASSEMBLEA**  
***di ancora In MARCIA!***

**13 LUGLIO 2011**

**DALLE ORE 10.30 ALLE ORE 16.30**

**BOLOGNA CENTRALE PRESSO SALA SIROTTI**