

*ancora*

www.inmarcia.it



# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

## NON IN NOSTRO NOME



### IN QUESTO NUMERO:

**FS intimidisce i consulenti al processo di Viareggio pag 3**

**Assemblea di AIM: spunti importanti pagg 4 e 5**

**Ancora risultati importanti contro l'uomo morto pag 6**

**L'accordo interconfederale del 28 giugno pag 7**

**Contratti aziendali (pessimi) in NTV e Nordcarga pag 6**

**Un grave incidente sulla Parma-La Spezia pag 13**

Da Pomigliano all'accordo sulla rappresentanza del 28 giugno e, in ferrovia, dai pessimi accordi in FS a quelli ancora peggiori nelle altre imprese, l'accerchiamento e l'attacco frontale ai lavoratori è ormai insostenibile. Questi sindacati sono ormai un corpo estraneo rispetto alla civiltà del lavoro.

## NON IN NOSTRO NOME

Sapete che quello che state firmando non è condiviso dai ferrovieri. Leggendo gli accordi che state sottoscrivendo sembra chiaro che **rappresentate gli interessi di qualcun altro: non dei lavoratori.**

Siete diventati un corpo estraneo, ingombrante costoso e dannoso per la salute e la dignità di migliaia di ferrovieri e delle loro famiglie. Inutile e dannoso anche per i milioni di viaggiatori che, nel vostro silenzio accomodante, vedono continuamente peggiorare l'accessibilità del servizio ferroviario pubblico e acuire senza tregua le discriminazioni territoriali. Col vostro silenzio attivo avete sostenuto l'ipocrisia nazionale che ha consentito lo smantellamento del servizio merci e non avete aperto bocca sul gravissimo incendio della stazione Tiburtina. Perché? State usurpando la nobile funzione sindacale a vantaggio dei vecchi e nuovi padroni delle ferriere. Abbiamo bisogno, nelle ferrovie e nel Paese, di un Sindacato e di Sindacalisti con la S maiuscola, preparati, credibili e affidabili, rispettosi delle basilari regole democratiche, tanto più in giorni di difficoltà politica ed economica come quelli che stiamo vivendo, in cui se ci sono da fare sacrifici e rinunce, le scelte tanto più se dolorose, vanno discusse insieme e condivise. Invece voi rinchiusi nella vostre misere torri d'avorio prendete decisioni in nostro nome senza averci ascoltati. Anzi qualcuno di voi non frequentando da tanti anni i luoghi di lavoro cerca nelle cene con "quattro amici" la legittimazione che non ha la capacità di costruire nelle assemblee. La commistione del ruolo sindacale con le aziende ferroviarie avrebbe trovato una sua spiegazione pubblica negli atti del procedimento penale, cosiddetto della P4: sembrerebbe dalle parole degli indagati, che mettere la "carta di credito" col sindacato a dirigere il gruppo FS era la condizione preliminare per imbavagliare i lavoratori e il modo più efficace per smantellare il patrimonio ferroviario pubblico e le conquiste conquiste civili degli ultimi cento anni. Tutti gli accordi a perdere degli ultimi due anni sono stati firmati da grigi burocrati d'apparato, senza assemblee, peggiorando in corso d'opera il CCNL vigente, senza prospettive di sviluppo, senza spiegare gli eventuali vantaggi, per la categoria - o almeno per il sistema economico del Paese - solo silenzio, arroccamento e arroganza. Se dovessimo misurare la vostra produttività dai risultati ottenuti negli ultimi dieci anni con gli stessi parametri di economia aziendale che usate contro di noi, dovrete dichiarare fallimento e portare i "libri in tribunale". Ci avete fatto scioperare per il contratto della mobilità e poi firmate in anticipo e separatamente quello - scandaloso - con NTV, vero cavallo di troia per smantellare le tutele del nostro lavoro. Ormai tutti i ferrovieri sanno che la tessera sindacale è uno strumento tagliente ma che **se dimenticata in tasca può fare solo male.** Se impugnata e utilizzata democraticamente può correggere questa deriva antidemocratica che rischia di autodistruggere l'idea stessa di Sindacato. Mentre possiamo sperare di contribuire al cambiamento del quadro politico attraverso le elezioni - con mille limiti ma pur sempre libere elezioni democratiche - questa stessa possibilità non ci è data per cambiare il quadro sindacale, perché i vertici e gli apparati si autoriproducono. Per questa ragione è necessaria la consapevolezza, la mobilitazione e il sostegno a tutte le iniziative che gruppi spontanei e organizzazioni - in questo momento Orsa, Cub e Usb - stanno mettendo in campo. Sia chiaro che non ci rappresentate, che state usurpando la nostra rappresentanza e che quello che state firmando è nell'interesse di qualcun altro: non in nostro nome.

D. De Angelis (RM)

## Noi, avremo sempre noi

**Contratto, lvu, agente solo, divisionalizzazioni, privatizzazioni, discuterne è obbligatorio e cercare di risolvere queste ed altre questioni è doveroso.**

**C'è una cosa che a me non va giù, ed è l'assenza di omogeneità tra i macchinisti, questo non aiuta di certo l'esito positivo delle nostre vertenze.**

**Ci togliamo il saluto, ci parliamo alle spalle, ci sentiamo diversi e talvolta migliori dei macchinisti delle altre divisioni.**

**Prima di discutere di qualsiasi questione bisognerebbe tornare ad essere UNITI, bisognerebbe tornare a salutarci, anche se chi abbiamo di fronte è una "vecchia raspa".**

**Siamo prima di tutto delle persone e poi (nonostante tutto) compagni di lavoro e di vita, si perché nel bene e nel male dobbiamo convivere con i nostri colleghi fino alla benedetta pensione.**

**Vorrei proporre a chi sta leggendo queste righe, di essere più fraterno con tutti i colleghi, di cercare il saluto e non di evitarlo: salutare i colleghi o il collega che incrociamo in linea, con un fischio del locomotore, non richiede troppa fatica, facciamolo! La parola d'ordine è ripartire dalle piccole cose e cercare di ricreare l'unione tra i macchinisti.**

**Il nostro è un bel mestiere, che nonostante tutto molti ci invidiano e se le cose andranno peggio per la nostra categoria, dovremo ricordare che noi, avremo sempre noi e solo sul nostro legame, potremo contare veramente.**

Saluti

A. Vasaturo (RM)

## IL LAVORO CHE NON È LAVORO

*Ci rendiamo conto di quanto tempo consumiamo per la nostra azienda, senza che venga riconosciuto come lavoro?*

In questi tempi di trattative contrattuali sono circolate le bozze aziendali, spaventose, nelle quali si prevedono drastici peggioramenti normativi ed economici, e tagli a tutto quanto abbiamo oggi (congedi parentali, diritto allo studio, ferie, pasti ecc.)

Lo stesso sta accadendo in tutte le altre imprese ferroviarie: aumentano i carichi di lavoro, si perdono dritti e non si ottiene niente come miglioramento.

Ma la cosa più fastidiosa è che molto del lavoro che facciamo, e che faremo ancora di più, come macchinisti, non è nemmeno riconosciuto come tale!

Si parla di "base operativa": puoi iniziare ovunque, in un determinato raggio (almeno quello...), e l'impresa si fa carico dei costi di spostamento, ma **questo tempo non è lavoro!**

Quando finisci in un posto e hai iniziato in un altro, magari alle 2 di notte quindi sei dovuto venire in macchina per forza, l'azienda ti garantisce di farti tornare al punto di partenza, ma **questo tempo non è lavoro!**

Devi indossare i DPI, e magari anche la divisa, e magari anche quando inizi in una località distante chilometri dal tuo deposito, se non lo fai ti puniscono, e **questo tempo non è lavoro!**

Devi aggiornare le pubblicazioni di servizio, se vuoi essere "a posto" quando viaggi, e anche in questo caso se vuoi evitare sanzioni, e **questo tempo non è lavoro!**

Invece noi dobbiamo ribadire, e pretendere, che **tutte le nostre mansioni devono essere calcolate come orario di lavoro!**

M. Mariani (MI)

## STRAGE DI VIAREGGIO

## FS INTIMIDISCE I COLLEGHI CONSULENTI DELLE PARTI LESE

Gravissima ipotesi spostamento del processo. La nostra denuncia alla Procura della Repubblica di Lucca



Forse per imitare alcune alte cariche istituzionali che invece di difendersi 'nei processi' tentano di difendersi 'dai processi', le FS hanno messo in campo una strategia particolarmente aggressiva, sia nei confronti del Tribunale di Lucca che di alcuni consulenti di parte lesa. Nei giorni scorsi a Filippo Cufari e Riccardo Antonini, compagni di lavoro di Livorno e Viareggio, estremamente competenti e per questo nominati a titolo gratuito, rispettivamente, consulenti tecnici di parte lesa dalla nostra rivista e dai familiari di una delle vittime, sono arrivate due diffide a lasciare l'incarico. Le raccomandate, pressoché identiche tanto da lasciar intendere un a comune regia, a firma Luciano Stocchi per Trenitalia e Riccardo Pozzi per RFI, contestavano una presunta posizione di incompatibilità e di conflitto di interessi tra lo 'status' di dipendente e quello di consulente tecnico in un processo in cui sono indagate, assieme a numerosi altri soggetti (46 per l'esattezza) le due aziende datrici di. All'origine di questa vera e propria prepotenza, presumibilmente vi è l'ipotesi avanzata informalmente dall'avvocato delle FS, Armando D'Apote, durante le operazioni peritali, della possibilità di richiedere lo spostamento del processo Viareggio ad altro Tribunale, diverso da quello di Lucca. Ipotesi gravissima, sulla quale vi è stato un vivace scambio di opinioni tra D'Apote e lo stesso Riccardo Antonini. Immediatamente dopo vengono redatte le due diffide a partecipare alle operazioni dell'incidente probatorio, in corso peraltro ormai da quattro mesi, richiamando presunti obblighi contrattuali e codice etico. Riteniamo gravissimo questo comportamento che assume i contorni di una vera e propria 'minaccia' alle libertà individuali mediante

l'uso improprio del potere disciplinare. Infatti, il richiamo al CCNL ed al codice etico aziendale è del tutto pretestuoso. Semmai dovrebbero essere i dirigenti e le stesse società indagate ad astenersi da atti che hanno rilevanza nel procedimento che li riguarda. Infatti, come abbiamo scritto nella denuncia, "laddove le società attualmente indagate risultassero responsabili per uno o più reati ipotizzati dalla Procura della Repubblica di Lucca, esse non potrebbero pretendere dai propri dipendenti il rispetto di alcun obbligo di fedeltà, che presuppone la liceità dei comportamenti del datore di lavoro; laddove

invece tali responsabilità non venissero individuate, nessun danno potrebbero dette società subire dalla collaborazione prestata dai sigg. Cufari e Antonini all'accertamento della verità nel procedimento penale in esame". Abbiamo sottoposto alla Procura di Lucca l'ipotesi che questi atti siano in realtà una strategia processuale idonea ad ostacolare l'azione delle parti lese e, conseguentemente, il processo. Tuttavia, la necessità di salvaguardare Filippo Cufari e la sua serenità personale da sempre possibili, ancorché illegittime, gravi sanzioni disciplinari ha reso opportuna la cessazione dell'incarico. Mentre Riccardo Antonini, sostenuto dall'Assemblea 29 giugno di cui è membro attivo, che ha optato per mantenerlo ha già ricevuto una formale contestazione disciplinare che prelude ad una grave sanzione, non escluso il licenziamento. Le Fs, dopo aver offeso i familiari, hanno ora dichiarato guerra alla giustizia, alle parti lese, al Tribunale di Lucca ed a tutti i ferrovieri. La rivista resterà a fianco di Riccardo e Filippo, al loro generoso impegno civile, politico e sindacale, a tutela dei diritti e della sicurezza per difenderli dalle prepotenze ricevute e sosterrà tutte le battaglie che saranno necessarie e per avere più sicurezza, verità e giustizia per le vittime di Viareggio.

La Redazione

## UNO STRALCIO DELLA DENUNCIA

(...) con riferimento ai propri scopi statuari, portare all'attenzione di Codeste Autorità i fatti appena esposti, anche al di là del proprio diretto coinvolgimento (vicenda del sig. Cufari), nell'interesse - che dovrebbe essere comune a tutti - ad un corretto svolgimento del procedimento penale per il disastro di Viareggio, svolgimento che invece può essere pregiudicato dall'azione delle società ferroviarie. Trenitalia e RFI sono soggetti indagati nel sopraindicato procedimento penale - come lo sono i rispettivi amministratori delegati -

per cui le diffide ai due consulenti e le contestazioni disciplinari al sig. Antonini, senza che si palesino fondate ragioni giuridiche per l'azione delle società, costituiscono una pesante interferenza nel procedimento penale citato ed assumono una forte valenza intimidatoria per chiunque, soprattutto fra i ferrovieri, abbia a cuore l'accertamento della verità in una vicenda che, come detto, coinvolge le più fondamentali esigenze di sicurezza tanto nell'ambito dei trasporti, che del lavoro, che della vita quotidiana di tutti i cittadini. Tutto questo premesso, CHIEDE a Codesta Giudice per le Indagini Preliminari e a Codesta Procura della Repubblica di esaminare i fatti esposti al fine di verificare la sussistenza di eventuali fatti di reato a carico dei firmatari - e di quanti risultassero avere avuto un ruolo nella determinazione degli atti di diffida e della lettera di contestazione disciplinare - nel condizionamento posto in essere a danno dei consulenti e, conseguentemente, al procedimento penale in oggetto; di essere informata - ai sensi degli artt. 408 e seguenti del c.p. - sull'esito del presente procedimento, anche in caso di richiesta di archiviazione.



Manifestazione dei familiari a Bruxelles

LA BASE NON STA A GUARDARE

PAROLA D'ORDINE: COORDINARSI

Sintesi assemblea di Bologna del 13 luglio 2011 promossa da Ancora in Marcia e CUB-Rail

L'attuale fase del rinnovo contrattuale, giunto in una fase avanzata senza che dalle OO.SS presenti ai tavoli sia sentita la necessità di estendere la discussione ai lavoratori per la realizzazione

di una piattaforma, elemento inscindibile di democrazia e sindacato, ha generato un forte malcontento nella categoria dei lavoratori dei trasporti e nei ferrovieri. La forte partecipazione agli ultimi scioperi indetti

e la crescente presa di consapevolezza tra i lavoratori che si esplica in una gamma molto ampia di iniziative nelle più disparate categorie ne è la prova più evidente. L'innalzarsi del livello di conflittualità, naturale sfogo da parte di chi non vede rappresentate le proprie istanze ma si vede arrivare sempre accordi calati dall'alto è un dato di fatto sempre più evidente e pone la necessità di dare un indirizzo collettivo ed efficace alle azioni che in questi periodi stanno prendendo forma come risposta più o meno spontanea.

Non solo, il prolungarsi del mancato rinnovo contrattuale (scaduto nel 2006), la firma degli accordi del 15 maggio '09 che ha dato il via all'Agente Solo e del 17 novembre '10 che ha esteso la possibilità del macchinista unico sui mezzi pesanti, la firma da parte delle O.S. del sistema di turnazione IVU, l'applicazione in alcuni turni o impianti di norme di assegnazione ai turni differenti della circ. 25 e, non ultimo per importanza, il varo della legge sulle attività usuranti che seppur in attesa di specifiche sembra restringere ancor più il quadro di tutele per le qualifiche maggiormente disagiate, di fatto rappresentano elementi di fortissimo recupero di produttività, realizzati dalla controparte in cambio di poco o niente; è a questo punto indispensabile che i lavoratori dei trasporti ridiventino protagonisti del proprio futuro.

L'accordo del 17 giugno '11 raggiunto a Milano tra Trenord e organizzazioni sindacali presenti, giudicato positivo da molti in quanto dava risposte seppur da sviluppare a numerose annose questioni tuttora aperte, indica che quando ne sussistono le condizioni produttive, le dinamiche dei rapporti di forza, se correttamente utilizzate, possono portare al raggiungimento di risultati accettabili per entrambe le parti. L'atteggiamento di chiusura che invece è scaturito alla ripresa della trattativa del 5 luglio, può invece indicare che un certo modo di intendere il sindacato e rapporti con le aziende è purtroppo da considerarsi ancora in uso.

In virtù di questo nasce la necessità di coordinare tutte le azioni che da questo momento si andranno ad istituire a livello del territorio nazionale, come minimo punto di ricaduta. Per questo coordinamento tra i ferrovieri è perciò di vitale importanza che vengano mantenuti e sviluppati i canali di collegamento e informazione (Riviste indipendenti, internet, ecc...) che possono fungere da elemento collettivo di discussione e autorganizzazione, come già nel passato accadde per la nascita del coordinamento dei macchinisti negli anni '80. Si decide quindi di promuovere assemblee da subito negli impianti per la realizzazione di una piattaforma che parta da una discussione tra i lavoratori.

SI È PARLATO DI...

Coordinare le iniziative

Carlo Fasani (macchinista, Brescia), ha sostenuto la necessità che le iniziative spontanee che sono sorte nelle diverse località vengano sincronizzate, e che i diversi gruppi inizino ad incontrarsi per potersi coordinare.

Voglia di CoMU...

Massimo Allegretti (macchinista, Bologna), ha espresso la necessità che si riformi un movimento "tipo CoMU", con la partecipazione diretta della base nelle trattative, perché nessuna scelta venga più calata dall'alto ma venga prima condivisa dai lavoratori.

Sciopero 21 luglio

Inizialmente è stata la CUB a proclamare sciopero per il 21 luglio, e sulla stessa data si è messa l'OrSA MU. Questa sovrapposizione è stata un'ottima cosa, visto che entrambe queste organizzazioni intendevano far scioperare i ferrovieri contro gli accordi peggiorativi degli ultimi anni e per dare un segnale anche contro la bozza contrattuale attualmente in discussione. Poi sono arrivati i sindacati confederali più OrSA Ferrovie a mettere anche loro il 21 luglio lo sciopero per il contratto della Mobilità, chiedendo ai ferrovieri di scioperare per chiedere non si sa bene cosa (dov'è la loro piattaforma?) Su queste tematiche hanno parlato Mirko Lo Giudice (macchinista CUB, Milano) e Michele Formisano (macchinista e coordinatore nazionale OrSA, Napoli), evidenziando le enormi contraddizioni esistenti tra le due azioni di sciopero, quello di CUB e OrSA MU da un lato, e quello di confederali e OrSA Ferrovie dall'altro.

Non bisogna mai perdere la bussola

Archimede Corvino (macchinista, Bologna), ha parlato dopo diversi interventi che si sono incentrati sulle tematiche contrattuali nazionali e sulla situazione di Trenord, ricordando a tutti che, nel preoccuparsi, giustamente, dell'orario di lavoro, il macchinista non deve mai dimenticare che è ancora aperta la partita "agente solo": tuttora chi va da solo è quotidianamente a rischio di mancato soccorso in caso di malore, e questo mancato soccorso potrebbe portare alle più tragiche conseguenze. E' recente il caso di un collega di Bologna che è svenuto, ed ha potuto ricevere i soccorsi solo grazie al collega che, comandato di ritornare in vettura, è intervenuto guidando il treno fino alla prima stazione.

Il malcontento dilaga

Franco Ballardini (formatore e TPC, Ravenna), ha descritto le condizioni in cui si trova a lavorare il personale di terra della Cargo dopo l'accordo del 17 novembre 2010: la polifunzionalità a terra, e soprattutto il salire in macchina, hanno causato un notevole incremento dei carichi di lavoro, delle responsabilità e dei rischi.

Tra il personale Cargo c'è grande malcontento, che però fa fatica ad emergere e a trasformarsi in un'azione oppositiva.

Solidarietà dagli altri settori

Maurizio Puma (metalmecanico, Parma), che da sempre è abbonato di Ancora In Marcia e segue le battaglie dei ferrovie-

ri, è venuto ancora una volta a portarci la sua solidarietà e il suo contributo alla discussione. L'attacco delle parti datoriali ai lavoratori è oggi generalizzato, tutti i contratti sono a rischio peggioramento, e la deregolamentazione è ormai la regola. Serve una risposta compatta di tutti i lavoratori insieme.

CARGO

LA PROPOSTA DELL'A.M.A.R. DI BOLOGNA

La divisione Cargo di Trenitalia continua ad annaspire, e l'accordo del 17/11/2010 firmato da CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL, come avevamo previsto, anziché servire a "risanarla" ha dato il suo contributo ad affossarla ancora di più. Ma ci sono proposte alternative? Noi qui di seguito vi riportiamo in sintesi i punti principali della proposta dell'A.M.A.R. (Assemblea Movimenti Attivi Rivoluzionari) di Bologna.



Il documento integrale lo ritrovate sul nostro sito www.inmarcia.it

Innanzitutto i ferrovieri dell'A.M.A.R. fanno due considerazioni:

- 1) Invece di parlare sempre di "crisi" e di sacrifici da far fare ai lavoratori, per quanto riguarda il trasporto merci per ferrovia bisognerebbe incominciare a guardare alle scelte sbagliate ed alle responsabilità del management di FS, ed al fatto che la concorrenza è priva di una regolamentazione
2) i ferrovieri operativi di Trenitalia Cargo in particolare in questi ultimi anni hanno fatto sacrifici enormi, e sono gli unici artefici del recupero sul passivo della Cargo 2009/2010 e quindi andrebbero valorizzati e premiati e non ulteriormente "massacrati" da accordi come quello del 17 Novembre 2010.

La proposta per il rilancio e lo sviluppo della Cargo Trenitalia e del trasporto merci su ferrovia consiste invece in:

- a) Modulo di equipaggio DUE MACCHINISTI che svolgano le mansioni previste dall'ultimo contratto (2003), con lo stesso orario di lavoro. Deve essere l'azienda a sfruttare meglio l'orario di lavoro riorganizzando in maniera più produttiva i turni del Pdm, e a curare adeguatamente la manutenzione dei carri e dei locomotori, La retribuzione del Pdm deve essere riparametrata tenendo conto dell'inflazione reale nella sua parte fissa.
Per tutti i macchinisti, anche quelli assunti dopo il 2000, deve essere garantito il pensionamento a 58 anni.
b) Istituzione graduale, con la dovuta formazione professionale e la GIUSTA retribuzione, della Figura professionale del Tecnico Polifunzionale SOLO DI TERRA operativo nel proprio impianto di appartenenza o eccezionalmente in altre sedi della propria Regione con pagamento della trasferta.
c) Eliminazione totale dei costi che si sono rivelati improduttivi, come gli stipendi di manager (lo stipendio di un dirigente Cargo non dovrà essere in nessun caso al di sopra dei 2500 EURO),
d) Creazione in tutte le Regioni di consorzi con le aziende di proprietà delle regioni e dei comuni, quindi nostre in quanto cittadini, e adozione da parte di tutte le imprese del Contratto delle Attività Ferroviarie.
Tutti i dipendenti dovranno avere contratto, retribuzione e orario di lavoro dei ferrovieri di FS. Tutti i treni per circolare dovranno avere due macchinisti e rispettare le normative di sicurezza vigenti.
Suppressione di tutti i costosissimi consigli di amministrazione delle aziende di trasporto merci regionali, che gravano sulle spalle dei lavoratori di Trenitalia e di tutti i cittadini.
e) Utilizzo del SIDAC solo per esaminare i nuovi assunti (solo atto assunzione) e per testare gli aspiranti macchinisti provenienti da altri profili.
f) Suppressione di tutte le scorte degli istruttori al di fuori del proprio impianto, poiché tali pratiche implicano costi di refezione, trasferte e altro.
g) SVILUPPO E LUNGIMIRANZA: Trenitalia Cargo, i sindacati e i lavoratori del trasporto ferroviario, devono fare pressione con tutti i mezzi a loro disposizione, per costringere la politica nazionale a trovare soluzioni concrete e finanziamenti per incrementare il trasporto merci su rotaia
h) Ritornare alla riunificazione dei servizi Trenitalia Cargo/Pax/ Regionali, anche per eliminare l'eccesso di quadri.

LETTERA APERTA DAGLI ATTIVISTI DI "TUTTIALTURNO"

Cari amici di Ancora In MARCIA e CUB-Rail, cari colleghi, come saprete siamo un gruppo di lavoratori autorganizzati che sta provando a reagire alle vergognose proposte sull'orario di lavoro del "personale mobile".



La prospettiva di un nuovo contratto dai contenuti a dir poco letali per macchinisti e capitreno è stato uno choc per tutti: il livello di stress correlato è già a livelli insostenibili con gli attuali ritmi... davvero pensano che possiamo reggere ulteriori carichi?

Le semplici azioni messe in campo, dapprima a Milano, poi in altri impianti, e di cui ognuno di voi avrà sentito parlare, sono riuscite a coinvolgere molti colleghi, certamente molti di più di quelli che normalmente aderiscono agli scioperi o alle varie iniziative indette dai sindacati. Questo ci ha fatto riprendere coscienza della forza della nostra categoria, abbiamo riscoperto il fatto che con poco sforzo abbiamo la possibilità di far male non solo all'azienda ma anche a quei sindacati complici, da sempre indifferenti, se non contrari, alle spinte che vengono dal basso.

Le cose, per noi non vanno bene, per niente.

Per questo abbiamo deciso di coinvolgere nella nostra azione OGNI collega, rendendolo partecipe del fatto che questa volta l'invasione dell'azienda nelle nostre vite, in quelle delle nostre famiglie, sta diventando veramente insostenibile.

Tutti abbiamo letto e sperato nel verbale d'intesa fra OO.SS. e dirigenza Trenord, per poi rimanere basiti di fronte alla drammatica inversione ad "U" dell'azienda, anticipata qualche giorno prima dalle parole di alcuni delegati confederali seduti a quel tavolo che consideravano il verbale appena firmato una bomba ad orologeria.

E' chiaro che non sono questi sindacalisti che possono o vogliono difendere i nostri interessi: solamente noi possiamo e dobbiamo farlo.

Ed abbiamo scoperto che basta davvero poco ma bisogna crederci e spronare gli altri, nessuno escluso, a fare altrettanto, perché il contributo di ognuno di noi è davvero determinante!

Ma le cose non si cambiano con qualche volantino rivendicativo o con il malumore diffuso, per questo per la prossima azione di "tuttialturno" ci stiamo coordinando con i colleghi degli impianti di Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Lazio, Toscana e le altre località che via via si aggregheranno, per dare vita a un'azione su larga scala (dal 25 al 31 luglio ndr) che coinvolga varie regioni; contestualmente partiamo con la raccolta firme di diffida ai sindacati "al tavolo" ad avvallare qualsiasi peggioramento al contratto attualmente in vigore.

Questa volta, dopo aver visto che a livello locale ci siamo fatti sentire in modo forte, vogliamo fare arrivare la nostra voce fino ai tavoli nazionali, la voce di tutti noi, considerati merce di scambio

e voci passive di un bilancio aziendale e non certo considerati persone con famiglie e una vita sociale.

Convinti che solo con la lotta si possa portare a casa dei risultati, proviamo quindi ad alzare il livello dello scontro con le armi che più ci piacciono: il rispetto della normativa. Cominciamo ad essere consapevoli che siamo molto più forti di quanto siamo stati abituati a credere, perché...

IL SINDACATO SIAMO NOI!

Alle Organizzazioni sindacali FILT CGIL FIT CISL UIL-T ORSA FAST FERROVIE UGL AF FAISA

I sottoscritti dipendenti del gruppo FS, diffidano le OOSS Nazionali destinatarie della presente dal firmare qualsiasi accordo sul rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie (1° e 2° livello) senza prima aver rigettato "in toto" la proposta di Federtrasporto e aver costruito una piattaforma rivendicativa che tenga formalmente e sostanzialmente conto delle richieste della base dei lavoratori.

A tal fine, in particolare per quanto riguarda l'orario di lavoro del "Personale Mobile", i sottoscritti rifiutano peggioramenti rispetto al CCNL AF del 2003.

La presente qualora queste OOSS comunque andassero a firmare un rinnovo del CCNL senza tale mandato dei lavoratori, vale anche come delegittimazione di rappresentanza.

Table with 4 columns: Cognome e Nome, Qualifica, Matricola, Firma

AGENTE SOLO di G. Grillo (TO)

## LETTERA AI SENATORI DELLA REPUBBLICA

Cittadini Senatori Musso, Menardi, Baldini, Gallo, Camber, Gallone, Giordano, Bornacin, Zanetta, Fistorol, Butti.

Nel documento allegato (Senato della Repubblica, 577° seduta pubblica, 30 giugno 2011, ndr) c'è anche la vostra mozione.

Dalla vostra mozione leggo:

"...omissis... **le imprese ferroviarie private, tuttavia, non riescono ad esprimere pienamente le proprie potenzialità in quanto si trovano a dover affrontare quotidianamente una serie di duri ostacoli che ne mettono fortemente in discussione la crescita e lo sviluppo, tra cui: ...omissis...**

3) **il quadro normativo che regola il settore, non omogeneo con il resto d'Europa, in quanto diverse regole sono presenti solo in Italia, come la permanente impossibilità dell'adozione dell'agente solo, nonostante gli enormi investimenti in sistemi di sicurezza effettuati sulla rete negli ultimi anni; ...**

### È GIÀ SUCCESSO..

È sempre più evidente come le responsabilità del pdm siano aumentate negli ultimi anni (massimizzandole in tempi minori e con metà personale) e di conseguenza anche le probabilità d'errore della categoria.

Perciò è molto importante oltre che saggio, far tesoro degli errori per non ripeterli soprattutto quando questi costano al pdm (ma vale anche per il pdb) la sospensione dal lavoro oltre che il danno economico, il disagio morale e professionale.

È già successo che un macchinista (in un servizio ad A.U. per car kit guasto con regolare richiesta al pdb di affiancarlo in cabina) abbia superato un segnale a V.I. Ciò si sarebbe potuto evitare se il pdm nella stazione oggetto dell'infrazione, non avesse permesso al CT di portarsi in coda treno per regolarizzare un viaggiatore.

Infatti in tale circostanza il loc era posizionato sotto il segnale, il CT non poteva vedere il suo aspetto e confidava nell'"occhio" del pdm che concentrava la sua partenza al nulla osta del CT.

Se ognuno fosse stato al suo posto e svolto il proprio compito dando priorità alla sicurezza senz'altro si sarebbe potuto evitare uno SPAD.

A. Ligiarda

omissis..."

**Cittadini Senatori, Vi ricordo che purtroppo da un po' di anni anche in Italia tantissimi treni vengono condotti dall'agente solo.**

Da Cittadino macchinista che conduce treni da quasi 30 anni vi informo che l'attività lavorativa dei treni condotti dal macchinista solo risulta "potenzialmente pericolosa", riguardo anche alla tutela della salute e della sicurezza, sia degli operatori a bordo treno che degli utenti del servizio pubblico ferroviario.

Voi come Cittadini Senatori, mentre lavorate al Senato, in caso di un Vostro malore improvviso sicuramente potrete "fruire" di un tempestivo soccorso. Gli operatori del 118 arriverebbero al Senato senza "insormontabili difficoltà".

Credo che anche i Cittadini Macchinisti, se dovessero accusare un malore improvviso durante la propria prestazione lavorativa, debbano fruire dello stesso tempestivo soccorso.

**Purtroppo, tante volte il Legislatore tutela i propri diritti, risultando a volte molto "distratto" riguardo ai diritti di altri cittadini.**

Se un "Macchinista Unico/Solo" durante la condotta del treno fosse colto da malore improvviso in una galleria, su un viadotto, su linee ferroviarie inaccessibili alle auto ecc, come verrebbe soccorso e in quanto tempo?

Se ci fosse la concomitanza del malore del "Macchinista Unico/Solo" e del malore di qualche viaggiatore in tali circostanze come si organizza il soccorso?

Se ci fosse la concomitanza del malore del



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

**TALI DOMANDE NON POSSONO ESSERE PIÙ INEVASE.**

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

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

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

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

Una "Magistratura attenta e sensibile" sta indagando sulla problematica suddetta.

Ma la Magistratura non può/deve SUPPLIRE alla "distrazione" della Politica, almeno di quella Politica con la P maiuscola, della Politica del "buon senso".

Buonanotte.

**Giuseppe Grillo  
Macchinista e RLS in Trenitalia**



### UOMO MORTO DUE IMPORTANTI RISULTATI

La ASL di Milano ha emesso due disposizioni contro l'Uomo Morto: una per Trenord (lunga percorrenza servizio Brennero); una per Trenitalia (servizio Malpensa). Le denunce sono state presentate dall'OrSA Macchinisti Uniti nazionali, e dall'RLS (nonché attivista CUB), Alessandro Pellegatta.

Ora Trenord e Trenitalia dovranno adeguarsi, predisponendo la dissociazione del Vigilante dal sistema SCMT.

Queste sono notizie che danno morale a tutta la categoria, a dimostrazione del fatto che **l'UOMO MORTO/VIGLIANTE/VACMA continua ad essere nocivo, quindi illegale, e del fatto che chi ha ragione ed opera con coerenza e tenacia, alla fine vince.**

All'opposto, servono anche a far riflettere su chi ci rappresenta o dovrebbe farlo: perché nessuno, di quei sindacati che sono pronti continuamente a firmare tutti gli accordi peggiorativi per i ferrovieri, ha fatto niente? Perché a loro non interessa della sicurezza dei treni, e del fatto che i macchinisti siano torturati o meno con un sistema obsoleto, umiliante ed alienante come l'Uomo Morto?

La risposta nella foto della prossima pagina.

La Redazione

INCIUCIO INTERCONFEDERALE di C. Curcio e A. Acierno (NA)

## UN ACCORDO CHE PREPARA LA CURA "GRECA"!

L'accordo "unitario" del 28 giugno rischia di mettere la parola fine alla democrazia sindacale. L'intesa sancisce una compressione intollerabile dei diritti dei lavoratori e uno snaturamento della natura stessa del sindacato

Con la complicità del mondo sindacale confederale e dei partiti (falsamente) di opposizione, l'accordo del 28 giugno, legato alla manovra finanziaria pre-annunciata dal governo italiano, sta concretizzando una situazione che attualmente in Grecia sta costando una mezza rivolta popolare, al contrario che in Italia, ove in modo subdolo farà pagare quaranta miliardi di tagli, prelevati per il 95% dai redditi da lavoro e di pensione, mettendo nelle mani del padronato e dei sindacati, gli strumenti per una gestione totalitaria delle aziende. L'accordo in parola, strettamente collegato alla manovra finanziaria, scaturisce dall'applicazione delle politiche imposte dall'Unione Europea su indicazione del FMI in mano alla grande finanza e industria.

Nessuno avrebbe potuto pensare che una sorta di "governo tecnico" si potesse fare con Berlusconi: l'adesione bipartisan alla finanziaria, l'accelerazione delle politiche di liberalizzazione e privatizzazione, l'avvio militarizzato dei lavori per la Tav in val di Susa, la prosecuzione della guerra in Libia, la ritrovata unità sindacale (il tutto sotto l'attento e attivo sguardo del Presidente della Repubblica).

Sviluppatosi sulle linee tracciate a Pomiigliano e a Torino questo accordo sposta la soggettività dei lavoratori alle organizzazioni sindacali confederali, firmatarie di Ccnl. Gli accordi infatti non verranno più approvati dai lavoratori ma dal Sindacato per almeno il 50% della RSU. Il Sindacato non sarà più il rappresentante dei lavoratori, bensì un soggetto che agisce con una propria autonomia, un proprio potere, rispetto al quale il lavoratore non conterà più niente. Tipico del sindacalismo all'americana, al quale aspirano la Fiat e la Confindustria più retriva.

L'accordo nella premessa, si preoccupa soltanto che nulla turbi l'impegno comune, assunto unitariamente, di favorire l'impresa ad adattarsi alle attuali condizioni del mercato e della concorrenza. In materia di contrattazione, l'intesa intende tutelare e dare maggiore peso alla contrattazione decentrata ed aziendale che può essere fatta anche in deroga al contratto

**Il Sindacato non sarà più il rappresentante dei lavoratori, bensì un soggetto che agisce con una propria autonomia, un proprio potere, rispetto al quale il lavoratore non conterà più niente. Tipico del sindacalismo all'americana, al quale aspirano la Fiat e la Confindustria più retriva.**



Marcegaglia (Confindustria), Angeletti (UIL), Bonanni (CISL) e Camusso (CGIL) il 28 giugno, giorno della firma. La felicità incontenibile della Marcegaglia e il volto teso (come a dire "l'ho fatta grossa") della Camusso, non necessitano ulteriori commenti... **Tutti per uno, uno per tutti!**

nazionale. Di fatto vi è una regressione del mondo del lavoro agli anni 50/60 quando il padronato imponeva la frantumazione sindacale a livello aziendale-individuale, al fine di poter modificare l'organizzazione del lavoro, gli orari, l'intensità di lavoro secondo gli interessi che ogni singola azienda ha, comprimendo i diritti quali la malattia, e/o il diritto di sciopero.

La parte sulla rappresentatività sindacale sulle piattaforme e sugli accordi non è più misurata sul consenso ottenuto dai lavoratori, ma lo è a priori, ed indipendentemente dai lavoratori, attraverso una certificazione burocratica delle organizzazioni sulla base di un mix tra deleghe certificate dall'INPS e voti nelle elezioni delle RSU. E' necessario quindi protestare contro questo accordo, come già stanno facendo

quasi tutti i sindacati di base, che rappresenta la chiusura del cerchio con "la tanto attesa" firma della CGIL; ma in modo altrettanto inevitabile i lavoratori devono porsi la questione di un'alternativa a queste OOSS per avere una reale rappresentanza che affronti, dal loro punto di vista, il miglioramento delle loro condizioni di vita, salariali e di democrazia sui luoghi di lavoro, con cui possano decidere essi stessi del proprio destino, basata sulla partecipazione e non sulla delega a vita.

A favorire questo dibattito tra i lavoratori sono chiamate in primo luogo le OS di base e tutte le forme di dissenso, organizzate o dei singoli, contrarie a quest'accordo, che si prefigura "unitario" per sindacati confederali, imprenditori, e governo ma "a gabbia per chi lavora".

### MARCIANISE: I LAVORATORI CONCORDANO di C. Curcio (NA) LO SCALO RIPRENDA LA SUA NORMALE FUNZIONALITÀ

Lo scalo ferroviario di Maddaloni-Marcianise ha un'area di circa 1,5 milioni di mq, sono stati scavati per le bonifiche dei piani di posa e per l'apertura della sede ferroviaria 4 milioni di mc di terra, sono stati riportati 4,5 milioni di mc di terra selezionata, fabbricati a servizio dello scalo per circa 190.000 mc. e posti in opera 200.000 mc di calcestruzzo e 16.500 tonnellate di acciaio. Con oltre 50 binari di ricevimento/partenza si arriva a 65 Km di binari lineari per le linee esterne, 93 Km per il piazzale della capacità di 4700 carri/giorno per un totale di 158 Km di binari. Un impianto altamente specializzato in grado di seguire la manipolazione dei materiali per treni merci, con grande rapidità, con elevata affidabilità, a costi molto ridotti. L'impianto ferroviario di Maddaloni-Marcianise è stato progettato con l'intento di soddisfare questi requisiti, unico scalo di smistamento di questo livello nel Sud e uno dei primi in Europa per potenzialità e tecnologia per l'attività di smistamento che può contare su un celere sistema di collegamento con le principali direttrici ferroviarie

Nord-Sud shuntando completamente le già intasate stazioni di Napoli e Caserta. Ecco a poco più di quindici anni dalla sua inaugurazione lo scalo è ridotto a qualche binario in esercizio per giunta con una limitazione di velocità a 10 Km/h. I macchinisti, visto da mesi la latitanza di tutti gli addetti ai lavori (compreso le OOSS che concordano ben altre situazioni care soltanto all'azienda), preoccupati anche da qualche voce di un'eventuale chiusura dell'impianto, con ben 78 firme (quorum abbondantemente superato) insieme alla RSU hanno sottoscritto e protocollato un documento di massima attenzione affinché tutto lo scalo riprenda la sua normale funzionalità d'esercizio implicito non solo per la sicurezza dei lavoratori ma anche per la sua capacità e potenzialità che può dare allo sviluppo del traffico merci su rotaia ridotto ai minimi storici soprattutto in Italia. Non dimenticando che questo scalo insiste sul corridoio TEN n. 1 Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Palermo, tanto caro all'Europa per lo sviluppo del trasporto merci e viaggiatore.

### NORDCARGO: UN PASSO AVANTI VERSO IL CONTRATTO DELLA MOBILITÀ

## UN SALTO INDIETRO PER LE CONDIZIONI DI LAVORO DEI MACCHINISTI

Un altro pessimo accordo, questa volta in Nordcargo, passato come al solito col colpevole avallo di tutti i sindacati (OrSA esclusa)... e intanto Moretti reclama altrettanto per FS

Il 24 giugno 2011 è stato sottoscritto un verbale d'accordo tra Nordcargo e i sindacati CGIL, CISL, UIL, FAISA CI-SAL, UGL e FAST. Nordcargo e i sindacati firmatari dichiarano di porsi l'obiettivo della confluenza nel Contratto della Mobilità, quando sarà stilato, e questo aspetto è senz'altro positivo: è veramente un obiettivo primario quello di far convergere tutte le imprese ferroviarie verso un contratto unico di settore.

I contenuti dell'accordo sono però molto negativi, e confermano la tendenza di sindacati firmatari e imprese verso un contratto che magari sarà un giorno anche unico (ad oggi nulla lo imporrebbe alle imprese, tanto che ad esempio NTV sta seguendo un suo percorso autonomo), ma che si sta rivelando ogni giorno di più come peggiore di tutti quelli esistenti oggi.

In particolare l'accordo Nordcargo prevede, ad esempio: l'introduzione dell'equipaggio composto da 1 macchinista + 1 tecnico polifunzionale, anche nella fascia notturna

38 ore settimanali di lavoro come media su 2 mesi, ma picchi settimanali di 46 ore nessun limite di condotta per l'equipaggio composto da 2 macchinisti

11 ore di riposo giornaliero, 14 dopo una notte

28 ore di RFR, estendibili fino a 32 nella contrattazione dei turni

base operativa avente raggio di 30 Km (già esistente nell'accordo del 2003) ma prevedendo la possibilità di iniziare in località distanti ulteriori 60 o 90 minuti dalla base, dietro il compenso di straordinario.

Si continua quindi a parlare di unicità contrattuale, ma intanto ogni accordo firmato, in qualunque impresa, si sta rivelando un notevole arretramento rispetto alle condizioni di partenza.

Non si può più attendere. I macchinisti devono riprendere in mano il timone e iniziare un'inversione di rotta.

**Macchinisti di tutte le imprese uniamoci, e come dev'essere il contratto unico lo dobbiamo dire noi!**

### IL CONTRATTO E L'EFFETTO FARFALLA

(Il battito d'ali di una farfalla può provocare un uragano dall'altra parte del mondo)

#### - TRENORD

17 Giugno - sottoscritto accordo (sostanzialmente rispecchia il CCNL 2003)

05 Luglio - proposta aziendale che si rimangia l'accordo del 17/6 e ripropone la stessa tremenda bozza di Trenitalia.

- Il 19 Luglio MORETTI ha inviato un documento al Ministro dei Trasporti ed ai Sindacati riguardante i contratti delle Attività Ferroviarie, FS e di Confluenza.

In quel documento, si auspica per garantire pari competitività fra le aziende di settore, un "contratto unico" e si critica l'intesa sindacale in via di conclusione con NTV, e già sottoscritta con Arenaways e Nordcargo.

Il concetto espresso da Moretti è semplice: voglio almeno le stesse concessioni che avete dato a quelle società.

Quando si trova il solco già scavato è facile seminare.

- Lo SCIOPERO PdM del 21/22 Luglio proclamato dall'OrSA MU è stato revocato dopo la sovrapposizione dello sciopero per il Contratto della Mobilità indetto da tutte le OOSS (OrSA Ferrovie compresa), sacrificando per l'ennesima volta le ragioni dei macchinisti.

Questi ed altri fatti possono essere determinanti per il nostro futuro, ma anche un nostro battito d'ali può esserlo.

L.C.

### UNA TRAGEDIA SFIORATA di R. De Paolis (PR)

## GRAVE INCIDENTE SULLA PARMA-LA SPEZIA

Ancora un camion tra le sbarre di un passaggio a livello: solo l'esperienza e la prontezza del macchinista ha evitato conseguenze peggiori



Quel che resta della cabina di guida. A destra il TIR che trasportava ferro



Dopo il mancato incidente al passaggio a livello della stazione di Vicofertile (Linea Parma-La Spezia) del maggio scorso, dove soltanto la tempestività dell'intervento del macchinista, le buone condizioni di visibilità e la bassa velocità del convoglio hanno potuto scongiurare l'impatto con il rimorchio di un grosso camion, questa volta la sorte non ha sorriso al nostro collega di Parma che con il suo Minuetto si è trovato davanti l'ennesimo camion bloccato all'interno delle sbarre del PL.

Solo la prontezza di riflessi del macchinista (come nel primo episodio), unita alla tempestività e al sangue freddo di avvisare immediatamente tutti i passeggeri della prima parte del treno hanno potuto evitare il peggio: dopo l'impatto, tanta paura, contusioni, traumi leggeri, un fortissimo shock per tutti, macchinista in primis, ma il bilancio di 26 feriti avrebbe potuto essere ben più grave. Il gesto istintivo di un macchinista ha salvato il convoglio preservando i viaggiatori da danni che avrebbero potuto essere mortali. Eppure la linea è a Blocco Automatico e il mezzo dotato di SCMT. Eppure esistono tecnologie che consentono di avvisare immediatamente il macchinista della presenza di un ostacolo in linea, come le Correnti Codificate, che su questa linea non sono mai state installate (essendo a semplice binario). Eppure le moderne tecnologie delle fibre ottiche consentirebbero di sostituire le Correnti Codificate e segnalare a bordo il pericolo che incombe. E, infine, da anni ci dicono che saranno attuati piani di eliminazione dei passaggi a livello, ma sulla Parma-La Spezia non si sono visti grandi cambiamenti. Resta l'amarezza di constatare che mentre tutti i nostri Dirigenti aziendali e sindacali cercano di convincerci che il macchinista (solo) è ampiamente sostenu-

to da efficienti sistemi di sicurezza nello svolgimento della sua mansione, ancora oggi, come cento anni fa, è solo la sua mano, la sua prontezza di riflessi e la sua piena vigilanza sull'andamento del convoglio che fanno la differenza in molte situazioni.

Certo, non si vuol dire che tutta la rete italiana sia come la Parma-La Spezia, ci sono linee completamente prive (o quasi) di Passaggi a Livello, come la Milano-Bologna o le linee ad alta velocità. Ma è evidente che del problema ci si dovrebbe occupare in modo più attento, perché di passaggi a livello rischiosi in Italia ce ne sono ancora molti.

Ci preme evidenziare, comunque, che l'intervento del 118 e dei Vigili del Fuoco in questa circostanza è stato molto tempestivo, anche grazie alla relativa vicinanza con le strutture ospedaliere, che gli operatori del soccorso hanno subito cercato il macchinista per constatare il suo stato di salute (perché, viste le conseguenze dell'impatto credevano di non trovarlo vivo) e che la Polfer e i volontari della Protezione Civile si sono da subito prodigati, insieme al personale dell'elisoccorso giunto immediatamente sul posto, per portare aiuto e conforto alle persone coinvolte nell'incidente.

Ovviamente il macchinista Alessandro Principato e il Capotreno Francesco Pungitore sono stati ben felici del buon esito dell'episodio, ma lo shock subito è stato veramente molto forte. La loro speranza, come quella di tutti i macchinisti e capitrene che percorrono quotidianamente quella linea, è quella di vedere finalmente attuati i piani di chiusura dei PL tante volte annunciati e mai realizzati. Questa volta il Cielo ci ha aiutati, non sfidiamo la sorte troppo a lungo, per il bene di tutti, viaggiatori e lavoratori.

Ringrazio tutti i colleghi, che con affetto e solidarietà, purtroppo ho cercato con tutti i mezzi di evitare lo scontro con il camion, quando mi sono reso conto che l'impatto era inevitabile ho pensato a conseguenze più gravi, fortunatamente lassù qualcuno ci ha protetti da conseguenze peggiori, le ferite peggiori non sono quelle fisiche quelle dopo lo choc iniziale si superano ma quelle nell'animo, quelle che quando chiudi gli occhi ti fanno rivivere quell'attimo in cui devi prendere una decisione su cosa fare, io ho agito d'istinto salvando la mia vita e quella dei passeggeri che stavano seduti sul primo pezzo del minuetto; certo 29 anni da macchinista a qualcosa è servito ma vi giuro è dura aspettare impotente l'impatto ti passa in un attimo tutta la vita davanti agli occhi. Vorrei ringraziare ad uno ad uno anche i passeggeri coinvolti insieme a me nel tragico evento al pronto soccorso dell'ospedale mi aspettavo una reazione violenta nei miei confronti invece mi hanno sostenuto rincuorato e alcuni mi ringraziavano per averli avvertiti del pericolo facendoli spostare verso la coda del treno. Un grazie ai medici e volontari del 118 ai vigili del fuoco che appena arrivati si sono precipitati a cercarmi in cabina di guida, quando ho risposto che ero vivo ho visto nei loro occhi lo stupore di chi si aspettava il peggio, un ringraziamento alla polfer di Parma ai carabinieri intervenuti prontamente ai volontari alla protezione civile, all'equipaggio dell'elisoccorso che dopo pochi minuti atterrarono vicino al treno

Sono contento per me e la mia famiglia di aver portato a casa la pelle, insieme al CT Francesco Pungitore e a tutti i viaggiatori, mi auguro che su quel tratto di linea e non solo vengano mantenute le promesse fatte di eliminare i PL con sottopassi, troppe volte si è rischiato, nonostante i vari rapporti dei colleghi a cui per fortuna è andata meglio non sono seguiti fatti concreti.

Alessandro Principato (PR)

### L'ACERCHIAMENTO È QUASI COMPLETATO

(NTV: Noi Trattiamo Volentieri)

Poco prima di andare in stampa abbiamo avuto modo di valutare velocemente l'accordo siglato tra le OOSS Filt-CGIL, Filt-CISL, Uil-T e Ugl-T e la NTV lo scorso 25 luglio. Ci pare che il contratto abbia una doppia natura: da un lato un micidiale aggravio delle condizioni di lavoro del personale di macchina e di bordo, dall'altro si evince una certa disponibilità aziendale a monetizzarlo (il bastone e la carota).

Non si comprende come gli stessi promotori dello sciopero per il Contratto della Mobilità che ci hanno chiamato all'astensione fino a pochi giorni fa (ultimo sciopero il 22 luglio) abbiano potuto sottoscrivere un contratto che è un cavallo di troia, che permetterà anche al Gruppo FS di imporre una normativa -cioè che preoccupa maggiormente è la disciplina sull'orario di lavoro- che definire "scandalosa" è un eufemismo.

**Nota curiosa:** in NTV la quota sindacale è salita dallo 0,55% ad un 1% tondo-ondo (chissà perché?).

## QUESTIONARIO STRESS DA LAVORO CORRELATO



Colleghi, abbiamo iniziato a raccogliere le copie compilate della ricerca sullo stress da lavoro correlato.

Preghiamo ognuno di voi di inviarmi la sua copia al più presto, in modo tale da poter iniziare l'analisi sui dati assieme ai docenti dell'università di Roma.

Alcuni di voi ci hanno segnalato che la compilazione risulta un po' laboriosa e la comprensione delle schede non è sempre di facile ed immediata.

A questo proposito vi chiediamo di fare uno sforzo: leggete attentamente tutto il numero speciale (lo potete scaricare anche dal sito [www.inmarcia.it](http://www.inmarcia.it) nell'apposita sezione "Un treno carico di stress) e solo dopo compi-

late le schede, che vanno compilate per intero senza tralasciare nulla. Tenete conto dell'importanza di questo lavoro e dei risultati che potrà portare.

I referenti d'impianto, la nostra sede e gli RLS nei territori che partecipano all'iniziativa, restano comunque a disposizione per tutti i chiarimenti necessari.

Grazie.

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

CASO DEL MESE a cura di R. Palumbo (BO)

## IMPORTANTI NOVITÀ IN MERITO ALLE NORME PER LA FRUIZIONE ED IL CALCOLO DEI GIORNI DI CONGEDO PARENTALE\*

L'Azienda, come è ormai chiaro, cerca in ogni modo di ridurre i nostri tempi di riposo in molti casi interpretando arbitrariamente le norme di riferimento: festivi, congedo vicino al riposo, congedi parentali ecc. Ogni volta bisogna ingaggiare una lotta con i diretti superiori e solo chi conosce a fondo la normativa, che negli anni ha visto il sovrapporsi di infinite circolari, disposizioni e norme contrattuali e legislative, ed è disposto a sfidare i ricatti e le meschine vendette dei capetti, visto l'assordante silenzio degli attuali sindacati, riesce in qualche modo a difendere i propri diritti.

Questo è quanto accaduto ad un collega di Bologna che ha preteso la contabilizzazione dell'assenza per malattia figlio secondo i criteri usati per il congedo ordinario a meno che non gli venissero esplicitate le norme legittimanti diversi congedi. Il responsabile dell'impianto pretendeva invece di gestire tali assenze al pari della malattia del dipendente. Non avendo ricevuto nessun chiarimento, né ordine contrario, il collega si è sentito legittimato ad usufruire di tale assenza nei termini richiesti, fatto che è stato oggetto di una contestazione che, nonostante le giustificazioni prodotte, ha dato seguito ad una sanzione di due giorni di sospensione ed alla configurazione di un giorno di assenza come "assenza arbitraria".

Il collega ha quindi presentato ricorso e, fatto interessante, i legali dell'azienda nel tentativo di giustificare l'operato del dirigente hanno fatto riferimento a norme che, nel caso contingente potevano giustificare l'operato aziendale, ma che in altri casi producono contabilizzazioni enormemente vantaggiose per i lavoratori.

Vediamo come: nelle Memorie di Costituzione e Risposta depositate il 10/9/2010 presso la Cancelleria del Tribunale di Bologna dagli avvocati di Trenitalia, relative alla causa promossa dal collega L.G., al fine di ottenere il riconoscimento del diritto di usufruire dei giorni di congedo parentale al pari delle giornate di ferie e/o assenze giustificate, quindi con una durata di 24 ore dall'inizio dell'assenza per ciascuna giornata richiesta, si rileva una importantissima e perentoria asserzione che chiarisce finalmente quali sono, a detta di Trenitalia, i dispositivi normativi che regolano le assenze denominate "congedo parentale".

Il passaggio in questione recita testualmente: "... tale equiparazione oltre ad essere errata ed immotivata sotto il profilo giuridico, in quanto la finalità dell'istituto dei permessi parentali è certamente diversa dall'istituto delle ferie, e per di più in contrasto con l'interpretazione della Società, supportata anche dal verbale di accordo del 25 giugno 2004 in cui viene precisato che una giornata di Assenza Giustificata vale fino a 24 ore a partire dall'ora di inizio della prestazione lavorativa in coincidenza della quale viene richiesta e che, ad esclusione di quelle regolamentate dall'art.37 del CCNL delle attività ferroviarie (permessi per donatore di sangue e di midollo osseo), copre un

solo turno programmato o 24 ore dall'ora di disponibilità prevista ed il personale di turno, a seguito di una Assenza Giustificata, ha il diritto/dovere alla ripresa del turno all'ora prevista dal medesimo turno ..."

Alla luce dei riferimenti normativi per la fruizione dei giorni di congedo parentale, indicati da Trenitalia nel punto 8 dell'Accordo del 25 giugno 2004, possiamo simulare due diverse soluzioni al caso del collega L.G. che chiede il periodo di assenza relativamente alla propria posizione di turno che prevede due diversi servizi di turno nei gg. 17 e 18 aprile 2009 con inizio assenza alle ore 9,00 del 17/4, seguiti dal Riposo Settimanale il giorno 19/4 e con ripresa del turno alle ore 17,15 del giorno 20/4. Il calcolo dei giorni di congedo parentale per coprire tale periodo di assenza risulta essere di 2 gg. con il dovere, in questo caso, piuttosto che il diritto, alla ripresa del turno alle ore 17,15 del giorno 20/4, laddove la normativa che regola la fruizione delle ferie lascia al dipendente la facoltà di rimanere assente fino alle ore 9,00 del 21/4, come richiesto dal sig. G., o di rivendicare il diritto, piuttosto che il dovere, alla ripresa del turno alle ore 17,15 del 20/4 ma spendendo un solo giorno e mezzo di ferie. Come si mostrerà più avanti, esistono però altre possibili situazioni di giornate di turno dove il conteggio delle assenze può risultare ben più favorevole adottando il sistema che Trenitalia utilizza in questa contingenza per rigettare la richiesta del collega G. e ciò accade perché i turni del p.d.m. sono fortemente articolati e quindi entrambi i sistemi possono generare vantaggi o svantaggi a seconda dell'articolazione del turno. Se Trenitalia ha deciso di regolare i congedi parentali con il punto 8 dell'accordo con i sindacati del 25/6/2004 è giusto che i dipendenti si adeguino a tali direttive, ma è altrettanto ovvio che il dispositivo va recepito nella sua interezza in tutte le diverse contingenze che i turni possono generare e non secondo discrezionalità.

A tal fine è utile precisare che il dettato dell'art.8 recita testualmente:

"Premesso che una giornata di AG vale fino a 24 ore a partire dall'ora di inizio della prestazione lavorativa in coincidenza della quale viene richiesta, si precisa che le AG, escluse quelle regolamentate dall'art.37 del CCNL delle attività ferroviarie, coprono un solo intero servizio programmato o 24 ore dall'ora di disponibilità prevista. Il personale di turno, a seguito di una A. G., ha il diritto dovere alla ripresa del turno all'ora prevista dal medesimo"

È altrettanto importante ricordare che tali norme sono assolutamente congruenti con il dettato dell'art.9 della Circolare 25/1981 (il personale che prenda anche un solo giorno di AG ha diritto alla ripresa del turno mentre con un giorno di ferie resta assente 24 ore dall'inizio del servizio per poi rimanere fuori turno fino al primo riposo settimanale) e con la Circolare TV 11.1/12.26 del 15/2/1986 con la quale si chiarisce che il periodo di assenza

da coprire con il congedo nel caso di un servizio afferente a 2 giornate intercalate da un riposo fuori residenza immediatamente precedenti il riposo settimanale, pur intercedendo due giornate consecutive di turno, essendo inferiore a 24 ore, è copribile con un solo giorno di congedo ed il personale ha diritto alla ripresa del turno quindi godendo di tutto il riposo graficato nel turno.

Ciò si evince dal disposto di cui all'art.11 del DPR 374/1983 in quanto in sede di formazione dei turni o di comando del servizio, l'assenza del servizio non deve superare le 24 ore, le stesse cioè che il p.d.m. può coprire con un giorno di congedo.

Ovviamente, per effetto della prescrizione dell'art.9 Circolare 25/1981, quando lo stesso identico servizio non è precedente il riposo settimanale, il personale che prenda un solo giorno di congedo rimane assente per 24 ore dall'inizio del servizio per poi restare fuori turno fino al primo riposo settimanale.

Altrettanto ovvio, sempre in virtù dello stesso art.9 Circ.25/1981, è che chi intenda coprire lo stesso servizio di turno con un solo giorno di AG (e quindi ora anche di congedo parentale, in base a quanto asserito nelle Memorie di Trenitalia), essendo il servizio per sua natura un solo intero servizio programmato inferiore alle 24 ore, ha comunque titolo alla ripresa del turno senza dover "spendere" altro. Infatti fino ad oggi tale calcolo è sempre stato applicato a chi in tale circostanza utilizzava un solo giorno di AG sindacale: Trenitalia in effetti ha sempre sostenuto che il punto 8 dell'accordo del 25/6/2004 era riservato solo a questo tipo di AG negando inspiegabilmente lo stesso trattamento per le altre assenze ed in particolare per i congedi parentali. Le memorie, invece, chiariscono inequivocabilmente che tale accordo si riferisce anche ai giorni di congedo parentale per i quali di conseguenza andrà applicata la stessa metodologia di contabilizzazione usata per le AG sindacali.

Spetta a noi, ora, pretendere che ci venga applicato quanto asserito dai legali di Trenitalia: per la cronaca, va riportato che:

- successivamente al deposito delle memorie, l'Azienda le applica esclusivamente al collega L.G. (diversamente avrebbero immediatamente perso la causa) riconoscendogli integralmente la fruizione dell'assenza e la ripresa del turno;
- la causa è ancora in corso, quest'autunno dovrebbe esserci la sentenza;
- sin dai primi di novembre questa informativa è stata spedita ai sindacati, ma nessuno sembra aver colto finora l'importanza della questione.

Sembra opportuno quindi che tutti facciano del loro meglio per cogliere questa interessante opportunità.

\*maggiori dettagli a breve sul nostro sito



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

Beniamino Deidda,  
Procuratore capo della Repubblica

DALLA RETE di G. Petrosino (SA)

## MAURO MORETTI E LO SCANDALO P4

"Cavaliere del Lavoro, sindaco di Mompeo, Presidente del CER (la Comunità delle Ferrovie europee), già segretario generale della Filt-cgil, Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, è tra gli a.d. più indagati della storia della Seconda Repubblica."

Così viene definito l'AD di FS dalla giornalista Alessandra Valentini, in un articolo del 21 giugno scorso su [www.dirittidistorti.it](http://www.dirittidistorti.it). Le materie di inchiesta sono così spiegate: "Iscritto nel registro degli indagati insieme ad altre 37 persone per la strage di Viareggio (32 vittime, n.d.r.), oggi Moretti è finito nel ciclone dell'inchiesta P4 dei pubblici ministeri Curcio e Woodcock. Moretti risulterebbe indagato per favoreggiamento personale e la sua iscrizione nel registro degli indagati sarebbe riportata nella richiesta di arresto per Luigi Bisignani"

Entra nei dettagli della vicenda anche un articolo su [www.ilfattoquotidiano.it](http://www.ilfattoquotidiano.it):

"Il top manager è stato ascoltato dai pm Henry John Woodcock e Francesco Curcio, e ammette "non solo di conoscere Bisignani e Papa", ma anche di essere stato contattato da Papa. Riferisce però che si tratta di una

lamentela "per il trattamento ricevuto su un treno da un controllore". "Appare evidente - si legge nell'ordinanza - che, mentre appare una vera e propria presa in giro l'ipotesi che un uomo come Papa potesse incomodare il Moretti per una vicenda tanto banale, Papa, dopo aver 'stoppato' la denuncia di De Martino, abbia contattato il Moretti per vantare, per rivendicare e per 'spendere' nei confronti dello stesso Moretti il credito derivante, appunto, dall'avvenuta sottrazione alla cognizione dell'autorità giudiziaria di una vicenda che comunque avrebbe coinvolto in qualche modo il Moretti stesso e/o comunque l'azienda da lui amministrata".

Ci sembra a questo punto doveroso parlare anche di come la gente, molti dei quali sono utenti del servizio ferroviario, guardi a questa vicenda, sulla quale non è ancora stata fatta chiarezza.

Riportiamo a tal proposito il commento lasciato dal signor Paolo Fanello a seguito di un articolo del 20 giugno su [www.giornallettismo.com](http://www.giornallettismo.com)

"Una raccomandazione all'incompetente Moretti: se dovesse finire in cella non dimentichi coperte e panini..."

DALLE PROPOSTE PER IL NUOVO CCNL di M. Mariani (MI)

## PASSAGGI DI LIVELLO PERMESSI SCOMPARSI

Fino ad oggi un macchinista passava da un livello retributivo a quello superiore dopo un determinato numero di anni di servizio; se viene firmata la proposta aziendale non sarà più così.

Secondo la bozza contrattuale, un macchinista entrerà come D3, poi dopo 5 anni passerà a D2, e dopo altri 4 anni potrà passare a D1 ma solo se riceverà una "positiva valutazione aziendale della professionalità raggiunta dal lavoratore".

Noi sappiamo bene come funziona la "meritocrazia" nella nostra azienda.

Le caratteristiche che garantiscono un punteggio maggiore, secondo un regolamento mai scritto (per carità!) ma largamente consolidato, sono:

1. iscrizione ad un tal sindacato (variabile a seconda degli impianti, ma sempre confederale)
2. alto livello di sottomissione al 303
3. accettazione passiva di tutto ciò che viene imposto (es. mettersi la divisa a casa propria)
4. nessuna protesta neanche velata

Possiamo accettare di trovarci a lavorare in un ambiente simile, valutati in maniera arbitraria da gente che campa (e si arricchisce) sulla nostra pelle?

## I GUAI GIUDIZIARI DEL NOSTRO AD

2005

Moretti, all'epoca AD di RFI, è indagato a seguito dell'incidente di Crevalcore: 17 morti nella collisione tra un treno viaggiatori e un merci.

I ferrovieri denunciano l'introduzione del VACMA, l'utilizzo di un solo macchinista e la riduzione del distanziamento dei treni incrociati con lo scopo di recuperare pochi minuti. Moretti ne esce indenne, anzi, i 17 morti "non sono colpa di nessuno"

2009

Moretti indagato per la strage di Viareggio, 32 persone bruciate vive nel rogo di un treno merci in fiamme. L'AD di FS non

esprime nemmeno una parola di cordoglio per i parenti delle vittime, anzi definisce la strage come uno "spiacevole inconveniente". Il processo di Viareggio non è ancora cominciato

2011

Scandalo "P4", altra indagine su Moretti, stavolta l'accusa è di favoreggiamento personale



## CARGO LOMBARDIA LA LOTTA DEI "TECNICI POLIFUNZIONALI"

Diversi treni della Cargo Lombardia, previsti con equipaggio polifunzionale, sono stati invece effettuati con doppio macchinista, o addirittura soppressi. Questo è potuto accadere per la volontà dei "tecnici polifunzionali" che avrebbero dovuto fare da accompagnatori ai treni in questione, ed hanno preteso né più né meno che... il rispetto della propria prestazione lavorativa, rifiutandosi di sfiorarla per ritardo treno.

Questi colleghi hanno quindi compiuto un'azione tanto semplice, quanto molto efficace, utile a ribadire all'azienda che le normative di lavoro, e i diritti, sono cose sacrosante!

M. D.



## RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO da M. Pirazzini (BO) LA FINE DEL "VAPORE" A BOLOGNA

Un macchinista di Bologna ci invia le sue considerazioni sulla cessata attività dell'associazione Adriavapore che da anni si occupava dei treni storici in Emilia-Romagna

Come in tutte le cose care al nostro ambiente, anche in questo settore si sono delineate tre tipologie di personaggi: i cialtroni, i fanatici e le persone "normali".

I primi avevano il DOVERE di svolgere il proprio compito, ma proprio per il fatto di essere cialtroni non hanno fatto nulla.

I secondi hanno sempre assecondato i primi per poter trarre il loro miglior profitto alle spalle e sulla pelle degli altri.

Le persone "normali", infine, proprio per la loro natura che ne limita le capacità a causa della buona fede e dell'inaccettabilità del principio che "per poco c'è chi osa tanto", hanno pensato che, venuto il momento, ognuno dovesse fare la sua parte... Invece?

Invece le persone "normali" sono divenute scomode, perchè hanno fatto scoprire cialtroni e fanatici per ciò che sono in realtà e così cialtroni e fanatici si sono "alleati" per continuare indisturbati gli uni nel continuare una lotta per la sopravvivenza nella gerarchia (molto superiore a quella che si dovrebbe fare per gli "affari di stato") e gli altri per continuare a fare i propri giochetti nell'ombra sicuri della protezione derivante dall'ignoranza dei primi. Ecco tutto.

Oggi i cosiddetti "treni storici" sono in mano ad un manipolo di fanatici che grazie all'autoreferenzialità costruita grazie al totale disinteressamento dei cialtroni (che altrimenti cialtroni non potrebbero essere) possono gironzolare indisturbati, facendosi forti di una "claque" di sudditi che dimostrano tutta la loro inesistente dignità.

Conservo documenti che dimostrano e mettono in luce cose che MAI una persona con la testa sulle spalle e le responsabilità derivantegli dalla vita quotidiana (famiglia, educazione dei figli, ecc., ecc.) arriverebbe a commettere: da esternazioni fatte dal portale dell'Azienda sui vari forum per appassionati a veri e propri indizi di malversazione compiuti a danno

dell'azienda (e quindi della collettività) per una "vaporiera".

Un esempio valga per tutto: una delle esternazioni più ricorrenti è che tutto ciò che è successo a Bologna è colpa... del mio carattere.

Ciò significa che potenzialità commerciali, investimenti, mezzi, UOMINI, esperienza (basti pensare ai 90 soci VOLONTARI dell'Associazione Adriavapore che dopo aver contribuito per anni si sono visti ignorati causa mancato rinnovo della convenzione e sono stati messi alla porta con tre righe di mail...), e tutto il resto è andato "in vacca" per colpa di uno stupido come me che non riesce "a dire nero quando nero non è..." e che non scende a patti quando sul tavolo finiscono onore e dignità delle persone".

Assurdo, o meglio, probabilmente anche vero, a patto che tutto quanto sia avvenuto all'ombra della solita "GRANDE ASSENTI": la nostra classe dirigente.

Ora, cari, non trovate assonanze in quello che ho scritto con tutte le altre problematiche che ci affliggono sia come dipendenti di questa povera azienda che come cittadini di questo bislacco Paese?

Tuttavia non temete: per la festa del Macchinista il treno a vapore ci sarà anche l'anno prossimo, e con buona probabilità trainato da un vaporiera "ex" Bologna (che ormai erano le uniche ancora in grado di dire la loro...).

Per quanto mi riguarda, nonostante "nell'ambiente" sia spesso stato dipinto quale "appassionato" (un po' riduttivo ma comprensibile, dato che sul lavoro delle persone si colgono spesso solo gli aspetti che ci interessa cogliere), la "liberazione" da questo fardello mi permette da un lato di continuare a perseguire ciò che sono le mie reali passioni, dall'altro mi consentirà di osservare il "futuro" e non vi nascondo il sorriso di compassione con cui auguro ai fanatici rimasti un "buon lavoro e buon proseguimento".

## UN FATTO REALMENTE ACCADUTO... PURTROPPO a cura di Ilario De' Pressi FANALI DI CODA: MA HANNO SOLO FUNZIONE DECORATIVA?

Una coppia di macchinisti viene mandata a recuperare un treno abbandonato nella stazione di S.

Eseguito la prova freno constatano che in coda c'è un solo fanale.

I macchinisti avvisano il capostazione di S. il quale risponde: "lo fanali non ne ho, e comunque uno è più che sufficiente, quindi per me potete andare."

I macchinisti telefonano allora al Coordinatore Cargo, il quale dice invece: "Ma non ce l'avete il bilux? Mettetelo al posto del fanale".

Il treno (ovviamente) non parte, finché dal più vicino Deposito arriva il secondo fanale, a bordo di mezzo stradale, dopo un'attesa di quasi due ore.

Caro compagno di lavoro!

"Ancora IN MARCIA!" è una voce indipendente che vuole dare le notizie che altri tacciono che difende i lavoratori senza guardare a tessere di alcun genere che ha a cuore i ferrovieri di tutte le imprese che organizza iniziative per aggregare il personale e lottare tutti insieme per i nostri diritti e le nostre condizioni di lavoro.

Vuoi darci una mano? Contattaci! Di lavoro da fare ce n'è una montagna, ci serve:

aiuto per scrivere il giornale  
avere in tempo reale notizie da tutte le località  
far conoscere la rivista nel tuo impianto distribuendo copie del giornale  
rendere sempre più efficienti le nostre sedi territoriali (Firenze, Milano, Bologna).

RICORDA:  
ANCORA IN MARCIA È IL NOSTRO GIORNALE... È IL TUO GIORNALE!

Per contattarci

Tel. 055.486838  
Fax 055.4625985

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

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

SICUREZZA di M. Badoni (RM)

## UNA "TRAPPOLA" PER I MACCHINISTI

Una modifica discutibile su alcuni elettrotreni

Alcuni elettrotreni della serie 485, 500 e ultimamente, dal 25 maggio 2011 data di uscita dalla revisione generale, un ETR 450 (Complesso 10), sono stati sottoposti a modifica. Tale modifica riguarda le porte di accesso al treno, sia quelle esterne sia quelle interne delle cabine di guida, con la sostituzione delle tradizionali e consolidate serrature di apertura e chiusura, normalmente manovrate con chiave tripla FS in dotazione al mezzo, con altrettante serrature meccaniche-elettroniche, azionabili con una speciale chiave anch'essa elettronica, di forma molto simile a quelle delle autovetture private.

La manovra della serratura per comandare l'apertura o la chiusura delle porte, ha bisogno di un consenso elettrico che sblocca un fermo interno per consentire la rotazione della chiave nella toppa al fine di sbloccare la maniglia che attiva il nasello di chiusura. Fin qui tutto sembra normale, ma un'attenta valutazione della funzionalità della serratura elettronica e il particolare ambiente in cui opera, mettono in luce molte criticità, assai discutibili e inaccettabili sotto il punto di vista della sicurezza. Le porte non si aprono senza la speciale chiave, quindi in caso di malore del macchinista "solo" e chiuso in cabina di guida, non potrà essere soccorso se non si avrà a disposizione la chiave elettromeccanica per il consenso di apertura della porta, altrimenti occorrerà

sfondare il vetro.

Pensiamo per un momento a quello che potrebbe succedere in caso d'incendio del treno, quando il panico la fa da padrone, anche gli attimi sono fondamentali per salvare vite umane. Normalmente chiunque può aprire le porte di servizio e prestare soccorso, ma con le serrature così modificate, questo non sarà più possibile, perché occorre aspettare l'intervento del capotreno che dovrebbe avere in consegna una copia delle chiavi elettroniche.

La sostituzione delle serrature rappresenta una vera e propria trappola per il macchinista e per i viaggiatori in caso di pericolo. Il buonsenso non può accettare un rischio così elevato per l'incolumità del personale ferroviario e dei viaggiatori.

Oltretutto, per i mezzi in servizio dotati di tali serrature e chiavi elettroniche, non esiste nessuna normativa in merito, che spieghi il funzionamento e disciplini il comportamento del personale in caso di normalità e soprattutto in presenza di anomalie.

I nostri RLS non possono accettare un potenziale ed evidente pericolo, per i lavoratori che operano su questi mezzi, compresi gli addetti alla manutenzione e alle pulizie che, in caso di pericolo, potrebbero trovare l'unica via di esodo chiusa per un guasto accidentale di una serratura con chiave elettronica.



## RISCHIO MANCATA EVACUAZIONE SU ETR

Problema già formalmente sollevato dagli RLS nei mesi scorsi, senza ottenere risposte. Il silenzio aziendale assume maggior gravità viste le criticità sui sistemi antincendio nelle FS venute alla luce in questi giorni. Questo uno stralcio della lettera inviata dagli RLS.

(...) anche se talvolta può soddisfare alla necessità di evitare intrusioni ai treni in sosta, presentano alcune criticità riguardanti la prevenzione incendi e la tutela della sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori, ovvero aumentano i fattori di rischi in caso di emergenza. Dalle scarse informazioni fornite al personale con la lettera che ne ha accompagnato l'attivazione, non si desumono né il funzionamento dei dispositivi, la loro affidabilità né tantomeno l'effettuazione di una preventiva Valutazione dei Rischi in merito alla modificazione degli assetti storicamente consolidati del 'sistema porte' dei treni. (...) In ragione di quanto sopra si chiede di conoscere nel dettaglio i contenuti, le finalità e lo stato di attuazione del progetto di investimento PRE.050 e di essere convocati congiuntamente a tutti gli RLS del PdM e PdB interessato dai treni oggetto della modifica.

STORIE FERROVIARIE dal Prof. Plinio Vecchietti, docente di Storia Improbabile dell'Università degli Studi di Fucecchio

## W I 150 ANNI DELL'UNITÀ D'ITALIA

In quell'epoca l'Italia era divisa e dominata dallo straniero: l'Impero Austriaco la faceva da padrone, opprimendo la popolazione.

Il governatore austriaco in Italia era il Barone Von Maurettan, il quale agiva seguendo le direttive dei più crudeli nobilastri dell'Impero, come ad esempio il Marchese Marchionnerich e il Duca Leoluca di Montezumalen, i quali dicevano che c'era la crisi per sfruttare i lavoratori, ma intanto loro si arricchivano e si davano ai bagordi.

L'Italia intanto era divisa in una miriade di staterelli; alcuni di questi erano direttamente sotto il controllo dell'Impero Austriaco, come il Regno di Cigiranomevoglio, il Regno di Cislecchinia ed il Regno di Uilinciucio.

C'erano poi alcuni stati di piccole dimensioni, che cercavano di opporsi all'invasore austriaco anche se con molta difficoltà, date le loro dimensioni ancora ridotte, come il Ducato di Cubetti e il Ducato di Usbrighiamoci.

C'era infine il Regno di Orsinghiozzo, che era stato nemico dell'Austria, poi suo alleato, poi ancora nemico, e la cui popolazione voleva in parte restarne nemica, in parte alleata, insomma era un regno diviso in se stesso.

Per decidere come combattere l'Austria si riunirono i più grandi patrioti d'Italia, e ciascuno di loro espone la propria idea.

Silvio Pellico disse: "Io intanto spero che qualcuno di quelli che sono iscritti nel registro degli indagati per la strage di Via del Reggione dia un seguito alla mia opera."

"Cioè?" chiesero gli altri

"Spero che scriva la propria versione di "Le mie prigioni" rispose Silvio Pellico.

Goffredo Mameli invece disse: "Va bene che siamo pronti alla morte l'Italia chiamò, ma qui continua a morir gente sul lavoro, mentre il pa-

drone di turno i soldi si intascano!"

A quel punto Michele Novaro esclamò: "Mi hai rubato le parole di bocca! Quasi quasi le metto in musica!"

Fu allora il Conte di Cavour ad esporre la propria idea: "L'unico modo per vincere gli Austriaci è quello di essere uniti. O tutti gli stati che intendono opporsi allo straniero si alleano, si mettono insieme, iniziano ad agire sostenendosi l'un l'altro, altrimenti i lavoratori italiani saranno sempre perdenti!"

Giuseppe Garibaldi applaudì a queste parole ed aggiunse: "Bravo, Cavour, sono d'accordo con quello che dici, ma non basta. Non è sufficiente che gli stati si alleino, serve che siano gli italiani tutti a muoversi, a difendere i propri diritti e a pretendere di averne di più! Serve davvero un Risorgimento dei lavoratori italiani, serve che tutti ricomincino a partecipare in massa alle assemblee, che tutti comprendano che dalle proprie azioni, anche dai piccoli gesti di tutti i giorni, dipende la sorte di se stessi e quella di tutti gli altri, ed anche il futuro dei nostri figli, che sono i lavoratori di domani!"

Questi sono gli avvenimenti che accaddero in quell'epoca. Che cosa accadde dopo... è una storia ancora da scrivere...



**SOLDI PUBBLICI di A. Acierno (NA)**

# LA METROPOLITANA DI SALERNO

*Mancano i soldi per finanziarla ma per le bombe in Libia i soldi ci sono*

La metropolitana di Salerno non potrà mai andare in funzione per non essere utile alla collettività!!! la cui spesa di gestione sarebbe esorbitante rispetto al ritorno economico: «Giusto dunque non finanziarla, visto che siamo anche in un periodo di crisi economica e dobbiamo razionalizzare al massimo la spesa pubblica».

listico, come auspicavano i salernitani, non sia utile alla collettività!

La gestione del servizio affidata a Trenitalia sarebbe stata di circa tre milioni di euro l'anno (circa 250 mila euro al mese n.d.r.) considerata da Caldoro una cifra esorbitante nel richiamarsi alla razionalizzazione della spesa pubblica. Ma qui si tocca un altro capitolo: dimenticando che l'Italia è in guerra contro la Libia non pare che si sia posto il problema (d'altronde nemmeno altri politici) dei costi dei bombardamenti e del mantenimento di uomini e mezzi che vi prendono parte!

La notizia si può apprendere solo dai di giornali (corriere del mezzogiorno del 29/4/11) ma ad affermarlo è Caldoro governatore della Campania del PDL.

Le domande più ricorrenti per questo spreco di denaro pubblico sono: pagherà mai qualcuno per quest'opera che ha impegnato anni di risorse? Perché non ci hanno pensato prima?

La causa di questo sperpero di denaro pubblico credo che vada ricercata nel fatto che il trasporto ferroviario sia stato liberalizzato, come altri servizi pubblici, per la sola convenienza del ritorno economico, trasformando l'utilità dei servizi pubblici a carattere sociale in inutilità per il mercato.

Fanno eccezione quei servizi pubblici che portano utili economici (nella sanità e nella scuola, sotto la spinta delle privatizzazioni, nelle ferrovie con le società AV ad es.): invece la metropolitana di Salerno, a detta di Caldoro, non ne produce (una valutazione più attenta però sul miglioramento ambientale, sui minori incidenti stradali ecc. forse lo avrebbe fatto ricredere, considerando le minori spese delle casse regionali per la salute delle persone!).

Con questa logica la liberalizzazione consente e giustifica, quasi fosse una regola matematica, la svendita o l'abbandono delle strutture pubbliche considerate non remunerative, senza bisogno di cercare colpevoli nel passato per le opere costruite, si con denaro pubblico, ma secondo la concezione diversa(!?) dell'utilità sociale.

Dunque il libero mercato, invocato come regolatore naturale della qualità e dei prezzi da economisti, finanziari, imprenditori, politici (spesso anche dai sindacati), nel trasporto sociale decade dal suo ruolo di regolatore economico a disastro per la collettività: i suoi sostenitori dimenticano infatti di aggiungere che il mercato serve soprattutto a portare profitti e senza questa clausola non avrebbe senso! La metropolitana di Salerno pare costruita apposta per dimostrarlo!

È ingiusto dire però che la metropolitana non funzionerà mai per la sola volontà di un uomo.

Le conclusioni a cui lui è giunto vengono da lontano, quando forse faceva ancora il pendolare sui treni e certe scelte sul trasporto pubblico venivano fatte da altri: partendo dalla legge 210/85 di riforma delle FS, allo "spezzatino ferroviario" con le direttive Prodi e D'Alema a cui si ribellarono i ferrovieri, alle liberalizzazioni di Bersani in nome della libera concorrenza, all'accondiscendenza politica e sindacale...

Per questo Caldoro ha potuto sentenziare che il metrò di Salerno, pur risolvendo quasi del tutto i problemi del traffico automobi-



dini? Il costo di quattro/cinque bombe, utilizzate per massacrare le persone in pochi secondi, darebbe invece il beneficio per un mese intero ai 150 mila cittadini salernitani utenti della metropolitana! L'utilizzo a fine benefico del denaro pubblico non dovrebbe quindi essere impossibile da parte di chi ricopre ruoli pubblici, anche se ciò dovesse comportare un atteggiamento contro la guerra e i suoi costi, altrimenti si sta dalla parte del popolo italiano solo a chiacchiere!



## Caro capo ti scrivo

*Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio*

**Direttore DR Piemonte Trenitalia**  
Pascal Laurent Gregorio (datore di lavoro DLgs 81/08)

**Responsabile Produzione DR Piemonte Trenitalia**  
Francesco Clemente (datore di lavoro delegato DLgs 81/08)

**Responsabile IPT-C Torino**  
Giuseppe Mola (preposto DLgs 81/08)

**Pc RLS/00.SS./RSU**

Il sottoscritto macchinista Chiapperini Sabino mat.2865488 dell'IPT - C di Torino dichiara quanto segue.

Fin dalla sua assunzione a macchinista (ottobre 1981) ha condotto i treni insieme ad un altro macchinista o ad un allievo/aiuto macchinista. Dopo circa 30 anni di treni condotti con 2 macchinisti, dal 12 giugno 2011 lo scrivente è stato inserito in un turno dove vi sono treni da condurre ad Agente Solo.

In base all'art. 28 del D. Lgs. 81/08, il datore di lavoro deve valutare tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, **tra cui anche quelli collegati allo stress da lavoro-correlato, secondo i contenuti dell'accordo europeo dell'8 ottobre 2004, nonché quelli connessi alle differenze di genere e all'età.**

Il datore di lavoro, in base all'art. 45/1 del D. Lgs. 81/08, tenendo conto della natura dell'attività, prende i provvedimenti necessari in materia di primo soccorso e di assistenza medica di emergenza.

A parere dello scrivente, nell'attività lavorativa dei treni condotti dal macchinista unico/solo, uno dei provvedimenti necessari che il datore di lavoro dovrebbe prendere in materia di primo soccorso e di assistenza medica di emergenza sarebbe quello di predisporre delle procedure operative, **per ciascun punto della rete ferroviaria, al fine di garantire il soccorso nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati.**

L'attività lavorativa dei treni condotti dal macchinista unico/solo, a parere dello scrivente, risulta "potenzialmente pericolosa" per la propria salute e per la propria sicurezza.

Il datore di lavoro e il dirigente, in base all'art. 18/1 lettera c del D. Lgs. 81/08, nell'affidare i compiti ai lavoratori devono tenere conto delle capacità e delle condizioni degli stessi in rapporto alla loro salute e alla sicurezza.

In base all'art. 15 del D. Lgs. 81/08, una delle misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro è **la riduzione dei rischi alla fonte.**

Si ricorda l'adempimento dell'obbligo datoriale di sicurezza della prestazione di lavoro **(sentenza n° 5163/09 della Corte di Cassazione a sezioni unite).**

Per quanto su esposto il sottoscritto chiede ai responsabili in indirizzo che valutazione del rischio è stata effettuata nei propri confronti, macchinista quasi 54 enne che da circa 30 anni ha condotto i treni insieme ad un altro macchinista?

Quanto sopra vale come comunicazione ai sensi del D. Lgs 81/08 (art. 20/1).

## Dagli impianti

### Napoli

Il 18 luglio è deceduto il macchinista in pensione Domenico Delli Paoli: Negli ultimi anni ha lottato contro un mieloma multiplo, ma ha perso! Per tanti anni è stato attivista del Comu e poi dell'Orsa a Napoli, rappresentando in particolare i macchinisti della Cargo. Gli amici ed i compagni desiderano ricordarlo, tramite Ancora in Marcia, per la sua intransigenza prima verso se stesso e poi verso i dirigenti fs, per la sua proverbiale timidezza e per la barba che l'ha accompagnato dalla nascita, ma in particolare per l'umiltà con cui ascoltava le rivendicazioni e le lamentele dei colleghi macchinisti.

### Torino

Il giorno 22 luglio 2011 Francesca Smaldone, figlia del collega macchinista (nonché instancabile collaboratore di AIM) Remigio, ha conseguito la Laurea di Primo Livello in Banca, Borsa e Assicurazione presso La Facoltà di Economia dell'Università di Torino. L'orgogliosa felicità di papà Remigio e degli altri familiari è, ovviamente, grande.



### Milano

È nata Alessandra, figlia del nostro collega macchinista Mirko Lo Giudice.

Al neopapà Mirko, collaboratore di cub-rail e da qualche tempo anche di AIM, rivolgiamo i nostri più cari auguri, sperando che fra biberon e pannolini riesca ancora a dedicare un po' del suo tempo alle due riviste... (arrabatt)



### Battipaglia



I migliori auguri di ottima salute e una lunga pensione ai nostri quattro colleghi macchinisti dell'impianto divisione cargo di Battipaglia

**Carfora Giovanni, Ferrara Francesco, Sequino Francesco, Caporale Antonio,**

che dopo tanto lavoro potranno finalmente concedere un po' di tempo in più alle loro famiglie,

da parte di tutti i colleghi ferrovieri e macchinisti dell'ICC Maddaloni-Marcianise e la redazione AIM

## Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«Lo schiavo, nell'attimo in cui respinge l'ordine umiliante del suo superiore, respinge insieme la sua condizione di schiavo»

Albert Camus (1913 - 1960)

**HAI RINNOVATO L'ABBONAMENTO PER QUEST'ANNO? NON ANCORA? E COSA ASPETTI?**

Puoi rivolgerti direttamente ai referenti d'impianto Oppure puoi utilizzare il bollettino postale intestandolo a:

**"Associazione In Marcia" - AIM**  
C/C postale n. 99862666  
Nella causale va indicato: "Rinnovo 2011"

**RICORDATI:**

**ANCORA IN MARCIA! È IL TUO GIORNALE ED HA BISOGNO ANCHE DI TE!**

(l'abbonamento costa appena 15€ l'anno e comprende l'agenda 2012)



### Sardegna - RADUNO CIRC. 380/73

Come accade ormai da anni la Circ. 380/73 si è riunita per la 28° volta nella bellissima Sardegna, a Stintino, organizzato dagli amici PIERLUIGI SANNA e BEPPE PUTZOLU, con la collaborazione di GIOVANNI GAIAS e MENTA MASSIMO. Un raduno bellissimo, per il luogo, il bel tempo, e la partecipazione. Si è svolto dal 23/05 al 31/05 per la maggior parte e abbiamo soggiornato in un villaggio, trovato con la collaborazione di MIRKO MANFREDO, posto su di un poggio che dominava da un lato la Pelosa e il golfo dell'Asinara, detto mare di dentro, e dall'altro a strapiombo sul Pozzo San Nicola, per ricordare, come sempre, con Solenne Messa i nostri cari amici e parenti di presenti, venuti a mancare. Quest'anno abbiamo avuto nuovi partecipanti e, saputo solo all'ultimo, l'onore e il piacere di avere tra noi la moglie del nostro caro amico GIACOMO BIZZOTO. Colgo l'occasione per ringraziare ancora gli amici Pierluigi e Beppe, Giovanni e Massimo e a tutti dico arrivederci al prossimo anno a Reggio Calabria il 2/3 Giugno, dove ci aspetta Profeta, che si è impegnato ad organizzare con gli amici calabresi un altro bel raduno. Ciao e intervenite tutti.

W la circ. 380/73!! AJO'



## L'ANGOLO DEL BURLO

*(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)*



**NONOSTANTE A G SOLO E CONTRATTO IN APP-IVU... qua ANCORA SI PEDALA DI BRUTTO!**

(Il Burlo coi macchinisti del gruppo "No al ciclista solo")

CHI DECIDE IN CASA PROPRIA? di R.Smaldone (TO)

# TAV IN VAL DI SUSIA: SCONTRO FINALE!

Nei giorni scorsi si sono ripetuti gli scontri degli anni scorsi in Val di Susa tra le forze dell'ordine e le frange più estreme dei No-Tav. Stavolta, però, la violenza guerriglia inscenata dai Black Bloc, giunti da ogni parte d'Italia e d'Europa, nulla ha in comune con le massicce proteste dei valsusini. I No-Tav, dissociandosi idealmente e fisicamente dai Black Bloc, hanno ribadito la loro avversione alla linea AV Lione-Torino, ritenendola inutile, costosa (10,5 miliardi della tratta internazionale divisi tra Francia, Italia e Ue e 4,3 miliardi a carico dell'Italia per la tratta italiana), poco sfruttabile (vista la volontà di limitarla prevalentemente al traffico viaggiatori AV), dannosa per l'impatto ambientale e collocata in una valle stretta e lunga con già una linea ferroviaria (Torino-Bardonecchia-Modane-Chambery-Lione), due statali ed un'autostrada (Torino-Bardonecchia- tunnel Frejus- Modane- Alta Savoia). I lavori d'ammodernamento della



Alcuni momenti delle manifestazioni no TAV dei giorni scorsi: a sinistra due pericolosi black bloc in azione. In basso i sindaci della Val di Susa col sindaco di Torino, Chiamparino, manifestano la loro contrarietà ai lavori.

vizi Segreti nulla hanno fatto, ne segnalato. Qualcuno, memore del passato infedele di tanti settori devianti dell'italica Intelligence, ha ipotizzato il loro coinvolgimento a fianco dei black bloc, per discreditare il movimento NoTav, dirottando la discussione dell'opinione pubblica sugli atti di violenza e non sulle motivazioni del dissenso dei No-Tav.



teriali di scavo e dagli automezzi utilizzati per la rimozione e lo smaltimento dei materiali non recuperabili. L'opera ingolferà con mezzi movimento terra la valle fino al 2023, col timore fondato che la tutela della salute pubblica dei valsusini, messa in pericolo dalle polveri nocive degli scavi (amianto, minerali radioattivi ed altro), non venga tutelata, visti i precedenti, dalle varie ditte appaltatrici e dagli Istituti di prevenzione e controllo. Si temono sconvolgimenti del territorio (perdite o inquinamento delle falde acquifere), come già capitato in altre realtà similari. Dopo oltre vent'anni dal primo progetto (cambiato più volte), si è giunti alla faticosa data d'inizio dei lavori, per evitare che la Ue riduca i finanziamenti comunitari stanziati e legati all'andamento dei lavori. Le forze di polizia, obbedendo agli ordini governativi, hanno rimosso con la forza i picchettaggi dei No-Tav ai cantieri. Capitolo a parte è l'organizzazione armata dei black bloc. Sono arrivati in Val Susa, come al G8 di Genova, senza controlli od intercettazioni preventive. I nostri Ser-



linea ferroviaria storica, tuttora sott'utilizzata rispetto al passato, sono durati quasi dieci anni, realizzando solo l'abbassamento di quasi un metro dei binari nella galleria italo-francese del Frejus (14 km), per consentire il trasporto merci "combinato". Tra il 1854 ed il 1871, però, fu realizzata l'intero tunnel con mezzi tecnologici notevolmente inferiori agli attuali. Tutti temono un'ennesima "fabbrica di S.Pietro", costosa e sott'utilizzata (vedi la linea AV Torino-Milano). Pur condannando ogni forma di violenza, non si può dare torto ai No-Tav, quando denunciano infiltrazioni mafiose, danni ambientali provocati dai ma-



## LIBERTÀ D'ESPRESSIONE TABELLA RIASSUNTIVA.



teriali di scavo e dagli automezzi utilizzati per la rimozione e lo smaltimento dei materiali non recuperabili. L'opera ingolferà con mezzi movimento terra la valle fino al 2023, col timore fondato che la tutela della salute pubblica dei valsusini, messa in pericolo dalle polveri nocive degli scavi (amianto, minerali radioattivi ed altro), non venga tutelata, visti i precedenti, dalle varie ditte appaltatrici e dagli Istituti di prevenzione e controllo. Si temono sconvolgimenti del territorio (perdite o inquinamento delle falde acquifere), come già capitato in altre realtà similari. Dopo oltre vent'anni dal primo progetto (cambiato più volte), si è giunti alla faticosa data d'inizio dei lavori, per evitare che la Ue riduca i finanziamenti comunitari stanziati e legati all'andamento dei lavori. Le forze di polizia, obbedendo agli ordini governativi, hanno rimosso con la forza i picchettaggi dei No-Tav ai cantieri. Capitolo a parte è l'organizzazione armata dei black bloc. Sono arrivati in Val Susa, come al G8 di Genova, senza controlli od intercettazioni preventive. I nostri Ser-