

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

UNA QUESTIONE DI CLASSE

Mentre la crisi morde il Paese, le FS lavorano per la casta introducendo servizi superlusso



Al posto delle classi, 4 nuovi "livelli di servizio"



*La Redazione
augura a tutti
buone feste
e un felice 2012*

IN QUESTO NUMERO: Un orario per legge; Licenziato il collega Antonini; CCNL, si è arenata la trattativa; PL, sfiorata la tragedia in Lombardia; Attenti, torna l'Uomo Morto; Agente solo, i mali nascosti; Storie di "ordinaria" repressione aziendale; Genio ferroviari, novità su contributi INPS; Inidoneità da stress, macchinisti sempre più a rischio; I 44 giorni di sciopero dei macchinisti bosniaci.

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

EDITORIALE

SERVE IL "DPR 375"!

Una legge per il nostro orario di lavoro

Da anni ormai le condizioni normative dei macchinisti peggiorano. Le imprese ferroviarie chiedono più flessibilità e trovano la disponibilità dei sindacati: non puntano su efficienza, innovazione e migliore organizzazione del lavoro.

Con la liberalizzazione e la concorrenza (Cargo, NTV, ecc) la "disponibilità alla svendita" di molti sindacati sarà giustificata dalla difesa del posto di lavoro. Il rischio è un'infinita rincorsa a chi deve stare peggio per mantenersi il lavoro: la concorrenza tra lavoratori.

L'ultima manovra finanziaria del governo dimissionario ha previsto, nell'unico pezzo decente dell'art. 8, l'obbligatorietà del contratto di settore in tutte le imprese ferroviarie, ma la norma non ha prodotto alcun risultato sia perché le imprese non si sono adeguate e minacciano ricorso sulla costituzionalità della norma, sia perché attendono gli epiloghi sul CCNL della mobilità, scommettendo su un sindacato (o su una larga parte di esso) che negozierà limiti prossimi al D.lgs. 66/2003 per legittimare il proprio ruolo e per superare le incredibili contraddizioni nascenti dagli accordi collettivi già firmati: un esempio è il contratto NTV firmato da Filt-Fit-Uilt-Ugl e Fast.

Noi non possiamo più accettare passivamente tutto questo!

I limiti normativi non sono una difesa dei privilegi.

Fino a 10 ore di lavoro e fino a 11 di riposo sono un privilegio?

Sono limiti da medio evo, da sud est asiatico, applicati ad un lavoro atipico, come il nostro, fatto di turni disagiati, aciclici, su 24 h e per 365 giorni l'anno. Già oggi, applicando al limite la brutta normativa che ci ritroviamo a difendere, è possibile massacrare fisicamente un macchinista.

La salute, i rapporti familiari, la vita sociale non possono essere negoziabili!

La folle strada che stanno percorrendo molti dei sindacati è l'appiattimento alle più basse normative europee consentite (D.lgs. 66/2003); folle perché quei limiti di lavoro e di riposo (13 ore di prestazione massima, 11 ore di riposo giornaliero) rappresentano la soglia di pericolo, invalicabile per la generalità dei lavoratori, ma il nostro lavoro è oggettivamente diverso: è più esposto ai rischi, ai disagi, alla fatica psico-fisica!

E' assurdo pensare che un inizio lavoro alle 5 rappresenti una prestazione diurna: solo chi non l'ha mai provato può pensarlo.

Occorre una forte mobilitazione della categoria per interrompere questa situazione: **serve una legge sull'orario di lavoro dei macchinisti, con limiti che dovranno essere validi per tutte le imprese ferroviarie.** Una legge che non sia attaccabile sul piano legale e non sia modificabile dai sindacati compiacenti. Macchinisti, l'importanza di un simile risultato non può sfuggire a nessuno: occorre impegnarsi su questo obiettivo prioritario, diversamente, la merce da acquistare al prezzo più basso possibile diviene il nostro lavoro, diventiamo noi.

La Redazione

DALLA COPERTINA UNA QUESTIONE DI CLASSE

Non le chiamano più "classi" ma "livelli di servizio". Di fatto, però, si punta a favorire pochi che possono permettersi di pagare di più per stare più comodi (spesso detraendo il biglietto dalle tasse, quindi a carico della collettività); gli altri utenti e i pendolari invece se ne stanno ammassati e vanno tutti i giorni al lavoro magari costretti a starsene in piedi, oppure riprendono la macchina, perché i treni li hanno soppressi. "Il diritto alla mobilità" evidentemente viene usato come vincolo per impedire ai ferrovieri di scioperare, ma non per impedire ai dirigenti delle ferrovie di guardare solo a privilegiare pochi ricchi, lasciando in piedi tutti gli altri.



Foto a cura dei macchinisti Francesco Chiapperini (TO), Alessandro Vasaturo (RM) e Marco Ruggeri (BO) -www.fotoditreani.com-

DA DOVE VENIAMO di M. Bracali (FI) STORIA DEL LAVORO IN FERROVIA

Una statistica di fine '800 all'indomani delle privatizzazioni che diviserò la rete ferroviaria dello stato unitario tra varie compagnie ferroviarie riporta che su cento morti in sette anni nel PV solo trentotto di queste non erano avvenute per cause di servizio. La disciplina è durissima: multe e decurtazioni dei premi abbassano il salario già scarso che viene corrisposto ai lavoratori. Licenziamenti disciplinari e accompagnamento al lavoro sotto scorta dei carabinieri sono all'ordine del giorno. Sbalzi di temperatura elevatissimi, pasti del tutto irregolari e non garantiti, riposi fuori residenza interminabili in strutture spesso malsane e mal pulite. Queste le condizioni. Quale l'orario di lavoro dall'Unità al fascismo?

Il libro di E. Gallori riporta in sintesi i regolamenti in materia di orario di lavoro cui furono soggetti i lavoratori FS.

DECRETO 477/1902

- a.. 13 ore di lavoro continuate
- b.. 17 ore di periodo lavorativo
- c.. 9 ore di riposo in residenza
- d.. 24 riposi all'anno di 24 ore

DECRETO 993/1914

- a.. 10 ore di lavoro continuato
- b.. 15 ore di periodo lavorativo
- c.. 10 ore di riposo in residenza
- d.. 36 riposi all'anno di 34 ore

DECRETO (fascista ndr) 1631/1923

- a.. 12 ore di lavoro continuate
- b.. 14 ore di periodo lavorativo
- c.. 1 riposo di 36 ore ogni 7 giorni

IL GLORIOSO SCIOPERO DEL 1920 AVEVA CONQUISTATO:

- a.. 8 ore di lavoro
- b.. 16 ore di riposo in residenza
- c.. 1 riposo di 40 ore ogni 7 giorni

E oggi? i padroni singoli defungono, il padronato non defunge mai; i suoi metodi cambiano a seconda dei rapporti di forza che i lavoratori sanno mettere in campo, non la fame di guadagno e l'indifferenza nei confronti dei mezzi di produzione per procurarselo, animati e inanimati. Non esistono diritti acquisiti, non esiste "cultura" del lavoro, esistono solo produzione e profitti da aumentare con tutti i mezzi, la cui liceità è sempre relativa. La lotta crea e misura il valore, ciò che è accettabile e ciò che non lo è. Senza un ritrovato senso dalla dignità nessuna forma di lotta avrà successo. Diffondiamo tra i lavoratori l'idea che vivere male non è un destino, ma solo una coercizione inutile.

LICENZIATO RICCARDO ANTONINI

NUOVO ATTO DI FASCISMO AZIENDALE

È il consulente di parte civile per alcuni familiari delle vittime e per la CGIL al processo di Viareggio

Hanno licenziato Riccardo Antonini, il nostro compagno di lavoro, dipendente di RFI, nominato come consulente tecnico di parte della Filt-Cgil e da alcuni familiari delle

vittime della strage. E' paradossale ed inaccettabile che in un paese civile, culla del diritto, possa essere tollerato che Rfi licenzi un lavoratore per il suo impegno civile dell'accertamento della giustizia e contemporaneamente 'paghi' il consulente tecnico d'ufficio nominato dal Gip del Tribunale di Lucca. Il conflitto di interessi reale riguarda i vertici aziendali che usano il potere datoriale per intimidire ed indebolire le parti nel processo che li vede coinvolti come indagati. Per giustificare il licenziamento lo hanno, addirittura pretestuosamente accusato di tutti gli insulti che Moretti ha ricevuto, alla festa del Pd, a Genova durante la forte contestazione da parte dei familiari, dei centri sociali e dei pendolari, contestazione che lo ha costretto ad una fuga 'ad alta velocità'. A questi signori, che vorrebbero lavoratori privi dei diritti di cittadinanza, docili, ubbidienti e senza dignità, diciamo che i ferrovieri sono al suo fianco e ne condividono l'operato. La Cassa di Solidarietà ha promosso un'assemblea, svoltasi a Firenze il 26 novembre scorso, nella quale è stato formato un coordinamento per avviare una vera e propria campagna di sensibilizzazione dell'opinione pubblica. Sia la strage di Viareggio che il licenziamento di Riccardo non sono e non devono rimanere un problema confinato a Viareggio. Invitiamo tutti i colleghi a rafforzare la Cassa di Solidarietà ed a mobilitarsi contro questo ulteriore atto di fascismo aziendale. Per adesioni alla cassa direttamente su www.casofs.org o chiamare in redazione.



In Breve

L'udienza per il ricorso contro il licenziamento del collega Capotreno **Sandro Giuliani** è fissata per mercoledì 7.12.2011 alle ore 10.15 in via Lepanto 4, Roma.

È stata rinviata al 16 Gennaio la sentenza d'appello per il licenziamento del Macchinista **Dante De Angelis**.

Il Capostazione di Sassari **Bruno Bellomonte** è stato prosciolto dalle infamanti accuse di terrorismo perché il fatto non sussiste. Ha però scontato ben 29 (!) mesi di carcerazione preventiva e il licenziamento da FS. Finalmente ha potuto riabbracciare i suoi cari. Anche se sappiamo che non sarà facile cancellare l'incubo di 2 anni e mezzo di carcere, ora speriamo nel suo reintegro per rivederlo presto fra i suoi compagni di lavoro. Bentornato Bruno.



A VIAREGGIO MANIFESTAZIONE E CORTEO PER LA RIASSUNZIONE DI RICCARDO

Oltre 500 persone hanno sfilato per la città fino alla stazione ferroviaria dove si è svolta un'assemblea pubblica e dove è stato simbolicamente fermato, per pochi minuti, l'Intercity, Grosseto-Milano.

Il gravissimo atto intimidatorio nei confronti di Riccardo sta subendo l'esorazione del mondo del lavoro, dell'as-

sozialismo e dei molti organismi istituzionali. Dobbiamo continuare a costruire intorno a lui un muro di sostegno e di solidarietà. La mobilitazione è indispensabile per far sapere agli indagati di RFI e del gruppo fs che noi non possiamo tollerare questa prepotenza: A loro diciamo: "Siete indagati, difendetevi nel processo e non con le lettere di licenziamento".

Come ferrovieri siamo dalla parte di Riccardo che generosamente ha messo le sue conoscenze ed il suo impegno politico e civile a disposizione dei familiari delle vittime, dei concittadini e dei colleghi, nella ricerca di questa verità che sembra così difficile da ottenere. Nei prossimi giorni saranno organizzate delle iniziative per il ritiro del licenziamento.



IPOTESI

- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che un ferroviere venga a sapere che le notizie giornalistiche riguardanti la causa di un incidente ferroviario con feriti, non corrispondano ai fatti.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che quel ferroviere venga a sapere che lo stesso guasto ha dei precedenti con altri feriti.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che quel ferroviere venga a sapere che per la manutenzione anche per il materiale coinvolto, i tempi disponibili sono molto inferiori a quelli previsti.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, siano sistematicamente e duramente sanzionati.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che le condizioni sociali siano pessime.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che quel ferroviere e questo giornale non fossero "tradizionalmente contro la propria azienda" ma volessero eliminare quel rischio d'incidente.
- Mettiamo (ma si fa solo per dire) che queste non fossero solo ipotesi, come potrebbe quel ferroviere non fare un rapporto che si vada ad aggiungere agli altri senza risposta, ma porre davvero domande ed avere risposte?
- Oh, sia ben chiaro tutto fin qui scritto è solo un esercizio di fantasia.

Dedicato ad Antonini.
L. Ciriello (BO)



CCNL di G. Giustiniani (PA)

ROTTURA AL TAVOLO

Il punto sulle trattative per il contratto delle attività ferroviarie

Al momento in cui scriviamo le trattative per il rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie sono interrotte. Quali sono le ragioni, almeno quelle conosciute, di questa "pausa"? Innanzitutto non si intravede a breve termine la possibilità di stipula del "Contratto della Mobilità": nelle trattative ha fino ad ora avuto un ruolo predominante la presenza del Ministero, nel tentativo di conciliare le richieste delle parti datoriali del TPL con quelle delle imprese ferroviarie; ebbene la crisi di governo che l'Italia sta attraversando rende alquanto improbabile che le Istituzioni possano concentrarsi su queste tematiche.

Per quanto riguarda invece la possibilità di un rinnovo del CCNL AF, le trattative sono state interrotte non tanto su questioni di merito, quanto a causa dell'atteggiamento di Federtrasporto e FS, che si sono poste in maniera assai rigida ai tavoli, pretendendo che si ratificassero le bozze contrattuali che abbiamo avuto modo di conoscere nei mesi scorsi, senza lasciare ai sindacati spazio per una reale trattativa, negando quindi il loro ruolo stesso.

Per quanto riguarda i contenuti delle bozze, invece, che abbiamo avuto modo già nei numeri precedenti del nostro giornale e attraverso dei comunicati di commentare, le notizie che ci sono giunte dai tavoli parlano del solito fronte confederale possibilista (in particolare CGIL e CISL), e di un'OrSA che invece mantiene la sua posizione negativa, in coerenza con la mancata stipula degli accordi degli ultimi anni (agente solo, cargo, IVU in particolare). Noi qui non possiamo che ribadire la nostra assoluta contrarietà a delle modifiche contrattuali che peggiorino le già disagiate condizioni lavorative dei ferrovieri e in particolare nel nostro caso dei macchinisti.

Cambiamenti come:

- la base operativa per iniziare o finire nel raggio di 30/50/60 chilometri,
- i pasti non più garantiti,
- la divisa da indossare senza garanzie di tempi o luoghi idonei,
- la scomparsa delle integrazioni economiche per i congedi parentali,
- i passaggi di livello per "merito" (quale, quello clientelare?),
- i peggioramenti del trattamento economico in caso di malattia,
- i peggioramenti dell'orario di lavoro del Macchina, come ad esempio la possibilità di fare RFR di 30 ore,

(questi citati a titolo di esempi, ma i casi da elencare sarebbero anche molti altri),

ULTIM'ORA SCIOPERO ANCORA MASSICCE ADESIONI

La mobilitazione dell'OrSA ha interessato tutti i ferrovieri

Si è appena concluso lo sciopero del 25/26/27 Novembre, che, come gli altri venuti dopo gli accordi del 15/5/09 e successivi, ha confermato l'altissima partecipazione soprattutto fra i Macchinisti e i Capitreno. Come di consueto, silenzio dei media e viaggiatori che si sono ritrovati in stazione all'oscuro di tutto.

ebbene questi cambiamenti, tutti in peggio, non sono per noi accettabili. La bozza va rigettata in toto, e poi si discute tenendo conto non solo delle esigenze dei datori di lavoro, ma anche delle problematiche sollevate dal Personale.

CCNL di C. Curcio e A. Acierno (NA)

STRUTTURA DEL NUOVO CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE

Il 17 Ottobre le OOSS (CGIL-UIL-CISL-FAST-UGL-OrSA), per presa visione, hanno sottoscritto, alla presenza dei rappresentanti del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti e Ministero Lavoro e Politiche Sociali, la struttura (o indice) oggetto di rinnovo contrattuale comprensivo di una schematizzazione dell'articolazione degli argomenti tra 1° livello <CCNL> e 2° livello <integrativi aziendali>, di contrattazione collettiva, del nuovo CCNL Attività Ferroviarie.

Tale "indice" era stato richiesto alle parti dalla delegazione ministeriale in un incontro del 6 ottobre in relazione agli approfondimenti sugli aspetti applicativi ed operativi, attivati dagli uffici legislativi dei due Ministeri interessati (Lavoro e Infrastrutture e Trasporti), connessi all'emendamento all'art. 36 del D.Lgs 188/2003 approvato recentemente dal Parlamento nell'ambito dell'ultima manovra di finanza pubblica (L. 148 del 14.9.2011).

Nell'intestazione del documento (struttura del nuovo CCNL A F) è scritto: <Rinvio alla contrattazione Aziendale dal CCNL o dalla Legge in applicazione dell'accordo interconfederale del 28 Giugno 2011>. La nota non evidenzia tanto il comma 3 bis che fa riferimento all'articolo 36 del D.Lgs 188/2003, ma in modo esplicito si legge <...o dalla legge in applicazione dell'acc.int. del 28 06 2011>.

Uguali indicazioni esplicite sono state date anche nella lettera dalla BCE (Banca centrale Europea), dal governatore Draghi, al nostro Primo Ministro <L'accordo del 28 Giugno tra le principali sigle sindacali e le associazioni industriali si muove in questa direzione.>, che così è inserito all'art. 8 decreto legge 138 /2011 Finanziaria bis: <ai sensi della normativa di legge e degli accordi interconfederali vigenti, compreso l'accordo interconfederale del 28 giugno 2011>.

Ciò dimostra che tutto ruota intorno all'Accordo interconfederale del 28 giugno 2011 sottoscritto da Confindustria e CGIL,UIL,CISL e, a seguito, da UGL.

Le OOSS, che contestano la finanziaria fatta dalla destra, dimenticano di riportare che nella stessa è contenuto il richiamo esplicito al famigerato accordo.

SFIORATA LA TRAGEDIA SULLA TREVIGLIO-CREMONA

Il 2 novembre scorso un regionale sta percorrendo la Treviglio-Cremona a 120km/h.

Per fortuna non c'è troppa nebbia: il macchinista intravede un trattore con rimorchio che attraversa il PL.

Subito dà la rapida e corre in vettura per avvisare capotreno e passeggeri del probabile

imminente impatto.

Lo scontro non avviene per soli tre metri: un vero miracolo! [vedi foto a lato ndr]

Queste sono le ferrovie italiane: enormi cifre spese per le linee AV, mentre su altre non c'è Ripetizione Segnali e un contadino può decidere quando aprire un PL...

Un abbraccio ad A. per lo scampato pericolo!



LICENZIAMENTO DE ANGELIS

SPEZZAMENTI ETR 500: INDAGINE MINISTERIALE CONFERMA LE SUE DICHIARAZIONI

La sentenza d'appello è stata rinviata al 16 gennaio 2012

Si è svolta il 21 novembre scorso la prima udienza d'appello per il licenziamento del nostro collega Dante De Angelis. Trenitalia Spa, su precisa direttiva dell'ad del gruppo Fs Spa, Mauro Moretti, aveva infatti presentato ricorso contro la sentenza di primo grado emessa dal Giudice del lavoro di Roma il quale - grazie all'art. 18 dello Statuto dei lavoratori - aveva dichiarato illegittimo il licenziamento. L'azienda ha impugnato questa decisione, basata sul principio costituzionale della libertà di pensiero e di critica, sostenendo che i diritti riconosciuti dall'art. 21 della Costituzione si applicano sì, ma in maniera attenuata ai lavoratori dipendenti i quali devono sottostare anche al cosiddetto "dovere di fedeltà". Una sorta di regime costituzionale speciale, in ragione della propria posizione socio economica, ovvero cittadini di serie B. Durante la discussione i legali dell'azienda hanno inoltre, chiesto alla Corte di non tenere conto di un importante documento depositato dai difensori di De Angelis: la relazione conclusiva della commissione d'inchiesta, composta da Pietro Vallone, Mario Vivaldi, e Paolino Mario Napolitano, nominata dal Ministero dei trasporti per l'investigazione sull'incidente avvenuto il 24 gennaio 2009 ad Anagni al treno freccia rossa 9426, spezzatosi sulla linea AV, tra Napoli e Roma durante il servizio viaggiatori. In quel documento, di cui riportiamo ampi stralci per l'interesse che riveste per tutti i macchinisti, si chiarisce in modo definitivo quali siano state le vere cause degli spezzamenti dei treni ETR500. Gli esperti premettono che "Tale criticità della logica di sistema era ben nota a Trenitalia, come si desume dalla copia del contratto (...) per risolvere le criticità emerse nei precedenti spezzamenti del 14 (quello oggetto delle dichiarazioni contestate disciplinarmente, ndr) e 22 luglio 2008, presso la stazione di Milano C.le sulla medesima tipologia di treni", quindi secondo loro le cause primarie sono le medesime ed aggiungono, "Il problema dell'avvenuto spezzamento non è pertanto da ricercare nella effettuazione di errori di manovra da parte del personale che, come detto, ha azionato comandi ad esso disponibili, ma nella logica stessa di sistema ed anche nelle caratteristiche tecniche del pezzo che si è rotto". Sulla difesa dei colleghi che avevano subito lo spezzamento, accusati dall'azienda di aver sbagliato a non disinserire la piastra SCMT di coda, si era concentrata una delle contestazioni aziendali a De Angelis, il qua-

l'aveva contestato la tesi dell'errore umano trattandosi di macchina elettronica che avrebbe dovuto impedire manovre errate. Si può parlare di un sistema di sicurezza solo quando questo non consente all'operatore di sbagliare e quando esso sia adatto all'uso. "A tal riguardo - prosegue la relazione - si rivela che il pezzo risponde ad una specifica FS del 1983, quando erano in uso altre tipologie di convogli per i quali le sollecitazioni ipotizzabili al gancio erano certamente diverse da quelle presenti in convogli più prestazionali come gli ETR 500(...)". Quindi un errore di progettazione da parte di chi non ha saputo prevedere che le sollecitazioni agli agganci negli ETR500 con due locomotive alle estremità potevano essere molto superiori - soprattutto nelle fasi di oscillazione "a fisarmonica" - di quelle che si verificavano nei treni classici con una sola locomotiva in composizione, e meno potente. Dall'indagine è inoltre emerso che il "rapporto tecnico Breda sull'esame frattografico che ha permesso di valutare la rottura per propagazione per fatica avvenuta in un numero effettivo compreso nell'intervallo 2000-4000 di cicli, - specificano i commissari - induce a ritenere che il pezzo è stato ripetutamente sottoposto a sollecitazioni analoghe a quella che per ultima ne ha determinato il collasso e che analoga situazione (di un fenomeno di fatica attualmente in atto) può ritenersi presente nella flotta di tenditori in uso nelle composizioni di treni tipo ETR 500". Una situazione generalizzata di degrado, quindi, per cui Trenitalia, su sollecitazione dell'ANSF, ha dovuto sostituire tutti i tenditori con elementi più resistenti. "Si fa rilevare inoltre - prosegue la relazione - che una più oppor-

tuna manutenzione degli organi di connessione fra i vagoni del convoglio a composizione bloccata così anche la verifica del corretto accostamento fra gli elementi del treno, manterrebbe i valori di sforzo negli elementi interessati entro i limiti di progettazione, limitando la "esaltazione" dei fenomeni di stress per le azioni dinamiche che si instaurano durante le frenate del convoglio(...)". Le lacune di manutenzione, una delle cause dell'incidente ipotizzate da De Angelis e che gli sono costate il licenziamento, vengono finalmente portate alla luce. Le sue dichiarazioni erano sostenute da un interesse generale per la sicurezza ferroviaria formulate con termini non offensivi e veritieri. In presenza di questi tre elementi che la giurisprudenza ha stabilito come necessari per legittimare l'applicazione del diritto di critica, cioè: veridicità, continenza verbale e interesse pubblico, siamo convinti che la tesi alquanto bizzarra di Trenitalia sulla prevalenza del dovere di fedeltà all'azienda rispetto al diritto costituzionale alla libertà di parola non troverà spazio. Un sentenza che attendiamo con serenità e che riguarda tutti i lavoratori ed il loro pieno diritto di cittadinanza, anche quando varcano i cancelli del posto di lavoro.



RITORNA L'UOMO MORTO

L'ANSF ha presentato la sua proposta di modifica regolamentare: un documento che dovrebbe diventare il nuovo "REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI" e che, con le sue sole 33 pagine, dovrebbe sostituire l'attuale R.C.T. e tutte le altre istruzioni regolamentari.

Sarà poi compito dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie "emanare le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria, inclusa la manualistica di mestiere ad uso del proprio personale addetto a mansioni di sicurezza della circolazione."

I contenuti di questa bozza sono molto rischiosi per la sicurezza dell'esercizio: si dice infatti troppo poco dell'attrezzaggio tecnologico delle linee e dei mezzi, demandando poi troppo a gestori di infrastruttura e imprese di trasporto.

In compenso si nomina ripetutamente il "vigilante", definito come il dispositivo che "verifica lo stato vigile dell'agente di condotta e interviene provocando l'arresto del convoglio qualora l'agente di condotta non reagisca nei tempi e modi richiesti". Siamo quindi di nuovo al VACMA? Attenzione macchinisti!

Si vuole introdurre nuovamente questo strumento di tortura, magari con qualche insignificante abbellimento?

Si intende utilizzare nuovamente questo strumento che massacrò chi guida il treno, aggravandone il lavoro, che porta danni dal punto di vista psico-fisico ed è causa di maggiore distrazione anziché essere un aiuto per meglio gestire la condotta del treno?

Occhi aperti macchinisti! Gridiamo ancora, con tutta la nostra voce:

No all'Uomo Morto!



I MALI NASCOSTI DELL'AGENTE SOLO

ANCORA UN MALORE ALLA CONDOTTA

L'accordo sottoscritto il 15 maggio 2009 da tutti i sindacati (tranne l'Or.S.A.) ha sancito due cose fondamentalmente: la sciaguratezza e la irresponsabilità di tutti i diretti interessati.

Sciaguratezza perché un accordo di così vitale importanza, tale da modificare la vita della categoria, non andava sottoscritto senza nemmeno consultare il parere dei macchinisti. Irresponsabilità perché lasciare alla guida un solo macchinista nel contesto ferroviario italiano caratterizzato da stazioni imprensate, gallerie, viadotti, linee sopraelevate, aperte campagne, è un rischio troppo grosso sia per il PdM, sia per i viaggiatori.

Abbiamo mai pensato a cosa potesse accadere se un macchinista si sentisse male in uno dei tanti tratti di linea inaccessibili alle unità di soccorso sia delle ASL che delle stesse FS?

L'ultimo caso risale al giorno 14/10/2011 in Campania.

Il treno regionale 2426 proveniente da Co-senza e diretto a Napoli, nella galleria Santa Lucia, lunga ben 8 km, si ferma. Il Capotreno si reca nella cabina di guida della vettura pilota e trova il macchinista Solo steso a terra con a fianco una pozza di sangue. Cosa è accaduto? Il macchinista del treno 2426 ha perso conoscenza ed ha sbattuto con la testa sul banco di guida. Perdendo conoscenza è scivolato dal sedile ed è caduto per terra. Il treno era carico di pendolari e turisti. Fortuna ha voluto che in vettura ci fosse anche il macchinista proveniente da Sapri che aveva ricevuto il cambio a Salerno e che doveva recarsi fuori servizio a Napoli. Infatti è stato lui a portare il treno fuori dalla lunga galleria e fermarlo nella prima stazione utile, cioè Nocera Inferiore. Per il collega niente di grave ma se così non fosse stato?

Allora credo sia giunto il momento di uscire allo scoperto e di prendere una posizione chiara e decisa. Siamo grandi e vaccinati per sapere che non tutti la pensiamo allo stesso modo su questa questione, tra chi vuole il doppio macchinista, chi vuole l'agente solo più retribuito, e chi l'agente solo col polifunzionale abilitato al modulo di condotta D.

Un sindacato serio ha bisogno di contestualizzare il nostro mestiere. Il doppio macchinista è la soluzione migliore per tutti i motivi che conosciamo bene.

Inoltre sarebbe bene non tralasciare l'aspetto politico della questione e dire chiaramente, una volta per tutte, che l'introduzione dell'Agente Solo è avvenuta per una sola ragione: abbattere il costo del lavoro per favorire l'ingresso delle imprese private nell'ex monopolio FS. Un sindacato che non ha altri ambigui fini, dovrebbe dirlo e ribadirlo fino allo stremo nei volantini, nelle assemblee e nelle azioni di sciopero.

Adesso però siamo costretti a viaggiare ad AU ed AS consapevoli dei rischi a cui andiamo incontro, che fare?

Il ritorno al doppio macchinista la vedo una soluzione molto difficile: abbiamo governo e opposizione (e anche certi sindacati) che non stanno dalla parte dei lavoratori ma delle imprese e della grande finanza. Se non riusciamo ad organizzare questa dura battaglia, almeno lottiamo duramente per denunciare ogni forma di degrado ed incidente correlato alla condotta dei treni. Le denunce ci sono; c'è anche un deputato disposto a presentare un'interrogazione parlamentare.

Chi lotta ottiene sempre qualcosa, basta crederci.

L. Mobilio (NA)

Dal 2010 ci sono stati 7 casi di malore improvviso del macchinista solo!

3 in Piemonte	1 in Lombardia
1 in Veneto	1 in Emilia Romagna
1 in Campania	

Fortunatamente i malori sono stati "non preoccupanti", fortunatamente il treno è potuto arrivare subito in un marciapiede favorendo la "tempestività del pronto soccorso".

QUANTI CASI DI MALORE IMPROVISO DEVONO ANCORA ACCADERE PER DICHIARARE QUEST'ATTIVITÀ LAVORATIVA POTENZIALMENTE PERICOLOSA?

Intanto:
1) i sindacati che hanno firmato l'agente solo facciano;
2) nelle bozze contrattuali l'agente solo è ormai dato per scontato

MACCHINISTI, FACCIAMO SENTIRE LA NOSTRA VOCE!

LA PASSIVITÀ DEI "MAESTRI" DI OGGI

È opinione diffusa che il modulo di condotta ad Agente Solo sia l'evoluzione naturale dei cambiamenti che anche il sistema ferroviario nazionale ed internazionale stanno affrontando.

Spesso gli scettici del mantenimento di un secondo agente in cabina di guida hanno esposto le loro tesi riguardo alla retrogradanza dei macchinisti riottosi, argomentando che in nessun paese europeo ciò esista più. Spesso ai dissidenti è stato detto che non si può tornare indietro, lavorare come prima.

Ma una cosa sfugge probabilmente ai più. Oggi pretendere di lavorare con il supporto di una persona al proprio fianco non deve essere inteso come un arroccamento fazioso, piuttosto come una naturale conseguenza dell'evoluzione tecnologica e sociale. Oggi ognuno di noi è molto più isolato dal contatto reale con gli altri individui, in maniera inversamente proporzionale dalla possibilità di comunicare virtualmente con essi. E anche il mestiere del macchinista non sta sfuggendo a questa peculiare evoluzione sociale: siamo sempre più isolati.

Ora, l'isolamento ricercato può portare anche dei vantaggi; ma quando lo si sceglie autonomamente. Il macchinista ferroviario,

invece, è stato obbligato ad isolarsi in nome del profitto. Auto-isolarsi dietro un discreto compenso, come testimoniano diversi colleghi.

Ed è qui che si dipana gran parte della questione sulla ineluttabilità dell'Agente Solo. Prima hanno convinto i macchinisti ad andare con un capotreno in cabina di guida dietro compenso economico; poi li hanno fatti andare da soli in cabina di guida dietro ulteriore compenso economico.

L'incentivo tuttavia non ha portato benefici nel lavoro, anzi. Uno studio del Massachusetts Institute of Technology, secondo quanto riportato dalla Royal Society for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce*, ha dimostrato che all'aumentare dell'incentivo economico, solo il lavoro meccanico (quello prestato senza particolare partecipazione del pensiero) trova dei miglioramenti in termini di produttività. Il lavoro di concetto, quello creativo, trovato nella iper-retribuzione un ostacolo. Ed è proprio quello che sta accadendo ora nel settore macchina.

Quindi sovra-incentivare economicamente un lavoratore equivale a giocare la sua partecipazione intellettuale all'operato. Esattamente il contrario di quello che si vorrebbe da un macchinista ferroviario!

Poi esistono i fattori stanchezza e distrazione, anch'essi profondamente sottovalutati. Probabilmente non a caso.

Questa disaffezione nei confronti del proprio lavoro, inizialmente innescata dall'incentivo economico, ha portato il macchinista medio ad interessarsi sempre meno al lavoro e ad occuparsi sempre più di "tirare a campare", salvo rari casi di super-impegno (grazie Dante!), che guarda caso non sono retribuiti affatto!

In conclusione bisogna fare una osservazione: a chi ha spesso ribattuto che l'Agente Solo è il frutto dei nostri tempi, del progresso tecnologico e via dicendo, bisogna necessariamente far presente il mutamento delle condizioni di lavoro: mentre in passato il macchinista operava in maniera principalmente attiva durante tutto il processo di prestazione della propria opera, oggi accade principalmente il contrario. Oggi il macchinista prevalentemente, ma non esclusivamente, subisce passivamente il processo di produzione del "prodotto" treno.

Sempre meno libertà di intervento e sempre maggiore sottomissione ai sistemi tecnologici hanno portato diversi colleghi ad estraniarsi dal lavoro.

Quindi, a prescindere dal vostro giudizio su quanto scritto sopra, vi esorto a compilare il questionario sullo stress promosso dalla nostra rivista. È il solo modo che abbiamo noi tutti, favorevoli e contrari all'Agente Solo, di validare scientificamente le diverse posizioni assunte dai diversi attori in campo.

M. Balbi (TS)

* vedi filmato esplicativo (in inglese) su: <http://comment.rsablogs.org.uk/2010/04/08/rsa-animate-drive/>

COLPIRNE UNO (possibilmente sindacalista "non allineato") PER EDUCARNE CENTO!

Un altro caso di repressione: questa volta si tratta di un RSU di Trenord e rappresentante regionale del SAT-OrSA Lombardia, sanzionato con 10 giorni di sospensione per ragioni pretestuose ed immotivate. Il motivo vero è che questo rappresentante sindacale si è rifiutato di firmare degli accordi che lui ha valutato come negativi, avendo inoltre il consenso dei lavoratori interessati. Riportiamo il comunicato del SAT che riassume in modo chiaro la questione, ed esprimiamo tutto il nostro sostegno e la nostra solidarietà a questo collega.



Negli ultimissimi anni, nel contesto ferroviario della manutenzione rotabili, risultano incrementate le azioni datoriali chiaramente discriminatorie nei confronti di chi si permette di rivendicare il rispetto delle regole e dei diritti, nonché di esprimere il proprio parere, anche costruttivo, sull'organizzazione del lavoro, sull'utilizzazione del personale nei turni, ecc. Tale comportamento aziendale risulta più evidente nei confronti di alcune RSU e di alcuni Rappresentanti sindacali che, dopo avere dissentito dalle proposte e dalle modifiche aziendali si trovano, dal giorno dopo, a continuare ad operare alle dipendenze del dirigente al quale hanno rifiutato il proprio assenso al verbale d'incontro/d'accordo proposto dalla Società. Capita pertanto, che con immotivate/inconsistenti "esigenze tecnico produttive-organizzative", il dirigente modifichi le attività ed il turno lavorativo al malcapitato dipendente RSU/sindacalista da "rieducare", incurante dell'anzianità nel profilo/mestiere, delle esigenze personali/familiari, alla prima occasione, per tali dissidenti arrivano pure immotivate e pesanti sanzioni disciplinari, l'ultima (in ordine di tempo) di Tre Nord, con dieci giorni di sospensione erogati ad un nostro stimato RSU e Segretario Regionale SAT Lombardia, "colpevole" di avere chiesto e fruito di un periodo di ferie, con le modalità previste ed in uso da anni. Ma che l'azienda contesta e nega nonostante la documentazione e le testimonianze, illustrino l'assoluta diligenza e correttezza del lavoratore. È pertanto evidente lo scopo di tentare di intimidire e terrorizzare quei lavoratori/rappresentanti sindacali, colpevoli di avere il coraggio di esprimere, nei modi previsti, critiche e dissenso alle proposte aziendali (che il più delle volte non risolvono nessuna delle gravi persistenti problematiche del settore manutenzione rotabili). È pure altrettanto chiaro:

alle RSU/sindacalisti non allineati, che legittimamente valutano l'opportunità, nel rispetto del mandato ricevuto dai lavoratori, se firmare o meno il verbale di incontro/accordo proposto dall'Azienda. NON CI LASCIEREMO IMBAVAGLIARE!!! IL DIRITTO ALLA DIGNITÀ E ALLA LEGITTIMAZIONE LO DIFENDEREMO CON LA LOTTA, FINO A CHE GLI ATTEGGIAMENTI DISCRIMINATORI ED ANTISINDACALI AZIENDALI NON CESSERANNO.

BERTÀ SINDACALE LO DIFENDEREMO CON LA LOTTA, FINO A CHE GLI ATTEGGIAMENTI DISCRIMINATORI ED ANTISINDACALI AZIENDALI NON CESSERANNO.

SAT-OrSA Lombardia

LICENZIAMENTI FACILI: DOBBIAMO FAR SENTIRE FORTE IL NOSTRO "NO"!!!

Nella lettera alla UE l'Italia si impegna, tra le altre cose, ad introdurre una norma che renda possibile il licenziamento dei lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato, in caso di crisi economica.

I lavoratori italiani tutti non possono accettare questo ennesimo attacco ai diritti conquistati con anni di dure lotte: l'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori non si tocca!

I politici italiani, invece di approvare norme devastanti per l'intero Paese, devono invece darci risposte su numerosi interrogativi, come ad esempio:

- 1) Perché si devono scaricare sui lavoratori l'inefficienza e le incapacità dei datori di lavoro, molti dei quali non sono nemmeno "padroni" ma amministratori di imprese non proprie, alle spalle delle quali si sono arricchiti?
- 2) Perché invece, e non solo nelle situazioni di crisi, non si vanno ad analizzare le vere cause di inefficienza delle imprese, e a risolvere i problemi reali (speculazioni finanziarie; ingenti somme regalate dallo Stato ai privati, ad esempio FIAT, per poi avere comunque grandi parti di produzione esternalizzate; inadeguatezza di quadri e dirigenti, molti dei quali promossi solo per motivi clientelari, come nelle Ferrovie...)?
- 3) Chi ci garantirà dai licenziamenti imputati a situazioni di crisi, ma invece aventi scopo discriminatorio, oppure repressivo verso quei lavoratori che non si piegano agli abusi della parte datoriale?
- 4) Quale risposta alle situazioni di crisi è il licenziamento? Troppo comodo ridurre i costi lasciando a casa la gente, anziché impegnarsi per rendere le imprese produttive e competitive!

Basta subire! I lavoratori italiani devono reagire, superando i sindacati che, con "lacrime di cocodrillo", prima firmano accordi in cui il licenziamento è ammissibile con il loro avallo (28 giugno 2011), mentre poi fingono sdegno quando le parti datoriali, dopo la "mano" concessa, si prendono di forza tutto il "braccio".

M. Mariani (MI)



AL: COMANDO
BATTAGLIONE ESERCIZIO
SERVIZIO AMMINISTRATIVO
VIA MARCONI, 14
40064 – OZZANO DELL'EMILIA (BO)

Il/ La sottoscritto/a _____ nato/a a _____ (____)

Il _____ residente in _____ (____) C.A.P. _____

V.le/Via/P.zza _____ n° _____

Codice Fiscale _____ recapito telefonico _____

COMUNICA:

che la mia attuale attività lavorativa è (barrare la casella corrispondente):

- **Presso Ferrovie dello Stato S.p.A. assunto in data:** _____

con sede in: _____

DICHIARA:

di essere a conoscenza che non sarà costituita la "posizione assicurativa" presso l' INPS allo scopo di non dover successivamente procedere all'annullamento della stessa come disposto dal D.P.R. n° 1092/73, art. 128 II° comma (essendo già iscritto presso il Fondo Speciale per il personale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. alla data del 31/03/2000.) Il servizio svolto in qualità di "militare volontario" può essere direttamente computato ai fini pensionistici con il successivo servizio presso Ferrovie dello Stato S.p.A. mediante l'istituto della riunione, ai sensi degli articoli 112, 126 e 151 del Testo Unico sopra citato.

DICHIARA:

di essere a conoscenza che sarà costituita la "posizione assicurativa" presso l' INPS, a cura del Ministero Della Difesa (in quando assunto a far data del 01/04/2000 ed essendo iscritto al F.P.L.D.).

- **Presso altra Amministrazione dello Stato:**

con sede in: _____

DICHIARA:

di essere a conoscenza che non sarà costituita la "posizione assicurativa" presso l' INPS allo scopo di non dover successivamente procedere all'annullamento della stessa come disposto dal D.P.R. n° 1092/73, art. 128 I° comma. Il servizio svolto in qualità di "militare volontario" può essere direttamente computato ai fini pensionistici con il successivo servizio presso la nuova Amministrazione che dovrà provvedere a quanto di competenza.

- **Presso Privati e/o in Proprio:**

DICHIARA:

di essere a conoscenza che sarà costituita la "posizione assicurativa" presso l' INPS, a cura del Ministero Della Difesa.

Località e data _____

INDICARE

In Fede

CIRCOLARE DI APPARTENENZA

(firma per esteso ed in forma leggibile)

A conoscenza di quanto prescritto dall' art. 75 del D.P.R. n. 445 del 28/12/2000 sulla decadenza dei benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base di dichiarazioni non veritiere e dal successivo art. 76 sulla responsabilità penale cui posso andare incontro in caso di dichiarazioni mendaci. Autorizzo inoltre ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003, per il trattamento dei dati personali contenuti nella presente dichiarazione anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

GENIO FERROVIERI di G. Cardinale (BO)

CHE FINE HANNO FATTO I NOSTRI CONTRIBUTI?

La situazione previdenziale degli ex genieri sembra una telenovelas senza fine: proviamo a capire cosa è andato storto.

Il mancato riconoscimento dei contributi previdenziali agli ex volontari del Genio Ferrovieri transitati nel gruppo FS, è una questione che si trascina ormai da troppo tempo. Con questa informativa, proviamo a fornire elementi utili alla comprensione e a una possibile risoluzione del problema.

Gli assunti nelle società del gruppo fino al 31 marzo 2000, sono iscritti al Fondo Speciale delle Ferrovie dello Stato, uno dei fondi di "categoria" presso l'INPS, che garantisce alcune agevolazioni, fra cui il riconoscimento del periodo svolto nel Genio Ferrovieri, che, per questi lavoratori, può essere computato col successivo periodo lavorativo in FS attraverso l'istituto della "Riunione" ai sensi degli articoli 112, 126 e 151 del D.P.R. N° 1092/73.

Per i lavoratori del gruppo FS assunti, invece, a partire dal 1° aprile del 2000 il Fondo non c'è più e questi vengono iscritti nel Fondo per i Lavoratori Dipendenti (AGO), che raccoglie i contributi previdenziali di tutti i lavoratori dipendenti del comparto privato.

Da qui in poi nascono i problemi: la direzione centrale dell'INPS con circolare n. 124 informa le sedi periferiche sulla non iscrivibilità al Fondo Speciale FS del "personale nuovo assunto da società costituite per cessione di ramo d'azienda da parte delle Ferrovie dello Stato S.p.a." ma lo fa con notevole ritardo: questa circolare è datata infatti 06/08/2004!

Nel frattempo però (circa 2 anni prima) il Ministero della Difesa aveva inviato, al reggimento Genio Ferrovieri e p.c. a INPS e a Ferrovie dello Stato, una comunicazione (DGPM/VI/20/segreteria P.A.) nella quale si informava che non sarebbero state costituite le posizioni assicurative degli ex genieri facendo riferimento alle norme contenute nel DPR citato prima. Paradossalmente questa procedura veniva supportata dal parere espresso proprio dall'INPS con foglio 12/FS-601/2002 del 23/09/2002!

Le norme del DPR 1092/73 a cui faceva riferimento il Ministero, sono le stesse previste per gli ex-militari volontari riassunti in servizio, una volta congedati, presso altra amministrazione dello Stato; i ferrovieri (nel Fondo FS) venivano quindi equiparati, ai fini delle procedure applicate, ai dipendenti pubblici. Norme che però sono inapplicabili per coloro i quali terminato il



Il motto del reggimento; in basso un'immagine sicuramente evocativa per tutti gli ex-genieri

servizio di "volontario" svolgano un'attività lavorativa presso privati o in proprio. Per questi (compresi i ferrovieri assunti dopo il 1° aprile 2000) va necessariamente costituita una posizione previdenziale a cura del Ministero della Difesa.

Ebbene, di questa anomalia i funzionari del Ministero e quelli del Reggimento del Genio, sono venuti a conoscenza solo di recente grazie anche a un fitto scambio di informazioni e collaborazioni con alcuni attivisti Or.S.A.

A questo punto invitiamo tutti gli ex-genieri assunti nelle società del gruppo FS a partire dal 1° Aprile 2000, a richiedere il proprio estratto contributivo presso l'INPS (è importante che sia recente). Nel caso il periodo svolto nel Genio Ferrovieri non fosse presente è bene compilare e inviare al Reggimento la lettera che abbiamo predisposto d'intesa col Ministero [nella pagina di fianco ndr] corredata dalla copia di un documento di identità. Questa darà modo ai funzionari di aggiornare i dati anagrafici e avere la certezza della data di assunzione in FS, accelerando di fatto la procedura.

Fatto ciò, bisognerà attendere la notifica dal Ministero che permetterà la ricongiunzione dei contributi. I tempi non sono brevi ma con questa procedura è possibile accelerarli un po'.

Resta infine da considerare che dal 1° luglio scorso le ricongiunzioni fra diverse posizioni contributive sono diventate onerose, in base all'art. 12 della legge 122/10. Ci sembrerebbe davvero ingiusto che per cause non dipendenti dai lavoratori, questi si ritrovassero anche un esborso economico non da poco, per aver riconosciuto un diritto che avrebbero dovuto già maturare da tempo. E ciò al danno sommerebbe la beffa. Potrebbe essere infatti poco conveniente una ricongiunzione a queste condizioni, visto anche l'attuale orientamento politico in fatto di previdenza, che prefigura la scomparsa delle pensioni di anzianità mantenendo solo quelle di vecchiaia.

Ci impegnamo da subito, qualora ciò sia confermato, a verificarne l'impugnabilità in sede legale. Per qualsiasi ulteriore informazione contattate la redazione.

INIDONEITÀ di M. Balbi (TS)

MAESTRI E STRESS

Sempre più frequenti fra i macchinisti soli, disturbati collegati allo stress: per alcuni non c'è alternativa all'inidoneità

Sono regolare, nel proprio letto. Nervosismo scomparso. Digestione regolarizzata. Vita di coppia migliorata. Festivi a casa. Nessuna contestazione disciplinare. Gratificazione sul posto di lavoro. Per alcuni macchinisti questi sembrano sogni.

Per la cronaca sono sogni che costano cari, ma sono condizioni che si guadagnano una volta che si varca la fatidica soglia dell'inidoneità. Perché mai un macchinista dovrebbe diventare inidoneo? Per colpa della vecchiaia, per colpa di una malattia, per colpa di un incidente, per colpa dell'organizzazione del lavoro...

Avete letto bene. A 28 anni si può diventare inidoneo alla mansione di macchinista a causa della propria disposizione psichiatrica. Fino a ieri potevate fare il mestiere che conoscete, e che forse avete anche amato. Da oggi no. Perché? Perché la vostra psiche non è in grado di sopportare il sovraccarico da solitudine (ma aggiungiamoci anche il sovraccarico da lavoro, da frustrazione, da irregolarità del sonno, della digestione, del turno...).

Insomma, ieri potevate fare un mestiere che aveva certamente dei pro e dei contro; oggi non lo potete fare più, perché vi hanno imposto di farlo in un modo che non siete capaci di sopportare. È un po' come se vi obbligassero a mangiare con la bacchette. La minestra.

Tralasciando le burle, l'inidoneità sarà la nuova frontiera del personale 'mobile'. Con gli aumenti dei carichi di lavoro, ma soprattutto delle condizioni di lavoro, sia per il macchinista che per il bordo, presto o tardi diverse persone attraverseranno la soglia dell'ufficio.

Quasi sempre quest'esperienza viene vissuta in maniera negativa, un po' perché si perdono tanti soldi ogni mese, un po' perché spesso il personale inidoneo inizialmente viene "parcheeggiato" in locali più o meno illuminati, in attesa che strisci all'Unità Sanitaria Territoriale supplicando di poter tornare a viaggiare. E così è capitato di sovente.

Questo è un lusso che si possono permettere, probabilmente ancora per poco, i ferrovieri, dal momento che esiste una tutela contrattuale in caso di inidoneità. Ma non per tutti è così. Pensate che un autista di bus in sovrappeso, per una patologia, rischia il licenziamento!

Concedetemi infine di dire la mia. L'inidoneità (lavorativa) porta seco l'idoneità alla vita sociale, alla salute psichica e fisica, alla regolarità del sonno e della digestione. Perché una volta era più facile da sopportare la vita di macchina? Condivisione. Si poteva contare su qualcuno che aveva i nostri stessi problemi.

15 OTTOBRE 2011 di M. Crociati (RM)

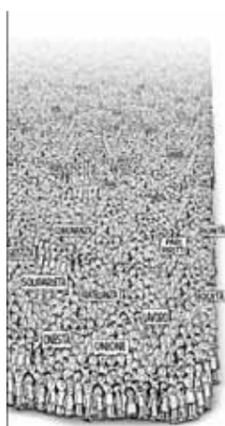
"GIORNATA DEGLI INDIGNATI"

Manifestazioni in tutto il mondo a Roma c'eravamo!



I ferrovieri e pensionati di "ancora IN MARCIA!" e i familiari delle vittime della strage di Viareggio hanno partecipato alla manifestazione di Roma con bandiere, striscioni e la mitica "740" di legno, fedele compagna di ventennali lotte. Eravamo tanti a voler manifestare il nostro disagio: i giovani per la crisi del lavoro, gli studenti per i tagli alla scuola pubblica, i precari per la mancanza di certezze, i metalmeccanici per la delocalizzazione degli impianti e la cassa integrazione, le famiglie per la crisi economica, i familiari dei morti di Viareggio per la Giustizia e poi noi, i ferrovieri, indignati per mille motivi: licenziamenti, agente solo, turni personalizzati, tanto per citarne alcuni. Una folla festosa e pacifica, ma decisamente "indignata", poco prima delle 14 si muove lungo via Cavour in direzione Fori Imperiali per raggiungere Piazza San Giovanni. Ci accodiamo al gruppo nutrito della Fiom ed iniziamo a sfilare. Quando

bersaglio di foto, riprese e applausi degli altri manifestanti, ma ciò non ci stupisce: è sempre così! Dopo aver percorso poche centinaia di metri incontriamo i primi trofei dei soliti violenti, non manifestanti ma profes-



www.MFIMMO.com



www.MFIMMO.com

sionisti della violenza: auto seriamente danneggiate, bruciate, vetrine rotte e tutto quello che avete visto nei TG. Questo non ci piace, avremmo voluto che si parlasse dei problemi della Società, della crisi economica, dell'inadeguatezza del Governo e invece, grazie ai mascherati, per giorni si parla solo delle violenze, di estintori lanciati per spegnere incendi e scompaiono i TRECENTOMILA in piazza contro la crisi. Un gruppo di black bloc si posiziona dietro di noi ma creiamo subito una zona cuscinetto che li isola non permettendogli di mischiarsi al corteo, tentano di passarci avanti ma ugualmente li isoliamo neutralizzandoli. Purtroppo ci sono altri gruppi sparsi nel corteo che riescono a confondersi con i manifestanti e combinano quello che sapete. Giunti al Colosseo il corteo si ferma e non potendo più proseguire siamo costretti a rientrare. Per tutti la manifestazione finisce qui! Si ricorderà il fumo, i vetri rotti, i botti delle bombe carta, gli estintori lanciati. Ma i trecentomila? Gli striscioni? I cartelli?NULLA. Ma i black bloc da che parte stanno?

STORIE DAGLI IMPIANTI di C. Ballerini (FI)

PRECARI

Presente e futuro (neanche troppo lontano) dei macchinisti passeggeri del "servizio base"



Si, siamo precari. E lo saremo sempre più, è questa la situazione che si paventa. Subito dopo la Cargo siamo arrivati noi, ma in modo diverso. Per i carchisti la pillola amara della distruzione del traffico merci e del proprio impianto in molti casi è stata addolcita o da trasferimenti verso casa, molto spesso alla Passeggeri, o da trasferimenti alla Passeggeri dello stesso impianto, quindi comunque sia con servizio simile (doppio agente, coppia di macchina in turno). Adesso la macina della distruzione inizia a colpire anche il cosiddetto Servizio Base, ovvero la "bad company" della Passeggeri, quella nicchia dove esiste ancora la coppia di macchina, dove non c'è IVU e non c'è l'agente solo; dove abbiamo il "socio" col quale tra le tante cose mangiamo insieme. Non poteva durare a lungo, ne eravamo consapevoli. Tra i numerosi impianti che sono stati cancellati vi è Firenze, un tempo detta l'Accademia della Ferrovia. Adesso Firenze

non esiste ed è praticamente un turno di zona di Roma. Insomma un ri-accorpamento fatto con una logica che non ha pari. Ma tanto, sognare ancora PAX e FRECCE/TMR/CARGO tutti uniti è follia. La stessa cosa la stanno passando molti altri impianti d'Italia, ma inevitabilmente da fiorentino di nascita e di impianto, posso solo scrivere quanto sta accadendo a Firenze, invitando magari i nostri colleghi di altri impianti a scrivere all'Ancora In Marcia le loro opinioni ed i loro pensieri.

A Firenze come regalo di Natale 2010 ci hanno trasferito dal Deposito Locomotive alla stazione di Santa Maria Novella, sotto forma di quasi ospiti negli uffici che già erano utilizzati dal Personale Viaggiante e spartendoli con loro. Insomma ci hanno tolti dalla "sede" naturale di un macchinista, oltretutto per la prima volta nella storia, almeno per quanto riguarda Firenze. Contemporaneamente all'Ufficio TV303 veniva soppresso il Programmatore, lasciando il suo compito al Capo Ufficio e nel fine settimana ai C.D. di turno. Poco dopo, causa mancanza personale, al TV303 viene utilizzato il personale della distribuzione del Personale Viaggiante. Insomma la nomina a Capo Deposito è diventata tutta ad un tratto inutile. Anche questa cosa fa parte della distruzione dei mestieri, del loro appiattimento, in modo da far venir meno la sempre esistita sensazione di utilità e di orgoglio nel saper svolgere una mansione; ovvero quel DOVERE che in realtà innescava una serie di meccanismi mentali che ci portavano, se eseguito a regola d'arte, a pretendere certi DIRITTI che sono ora dimenticati e sovrascritti dai DIRITTI inutili. Meglio in due senza l'aria condizionata o da soli con l'aria condizionata? Ma questo è un altro discorso.

Giusto il tempo di abituarsi e di essere felici della correttezza del nostro Capo Ufficio nello svolgere il suo lavoro, che la programmazione viene spostata a Roma, in mano ad un Capo Deposito che al momento non ho ancora conosciuto.

Adesso non possono che sorgere delle domande: che fine faremo nell'arco di pochi anni? Ammesso che esista sempre un piccolo turno di zona a Firenze, io che possibilità avrò di avere un po' di programmazione di vita in quanto sono personale "disponibile"? Devo sperare in IVU? Preferirei di no. O forse prenderemo servizio a Roma? E allora che faremo, ci trasferiremo a Roma con la famiglia, faremo i pendolari o cambieremo lavoro? Bella scelta..

E l'agente solo? Chissà che tra un po' non tocchi anche a noi. E se andiamo al TMR? Lì che succederà? Trenitoscana? Usciamo dal Gruppo FS? Trenord sta facendo da apripista. Quelli come me, nella parte finale della graduatoria, il problema non se lo pongono neppure: stanno al destino, fanno il loro dovere e si tengono la coscienza a posto, sapendo di non aver contribuito a questa distruzione; tanto il trasferimento

al TMR non gli spetta. Resta il fatto che non sappiamo che futuro avremo, non sappiamo al cambio orario se esisteranno ancora gli Intercity, gli Espresso, gli Euronight. Non capiamo come può essere che stia avvenendo questa distruzione del servizio non-locale e non-AV, in quanto i treni sono sempre, sempre, sempre pieni. Ancora non so che servizio farò domani, so soltanto che domenica sarò di riposo, che bello eh? Ma chissà a che ora smetterò sabato. Ultimamente capita sempre più

spesso che in molti andiamo a lavorare con fatica, non che prima brillassimo di gioia quando era Domenica o notte, ma fino a quest'estate eravamo più entusiasti, merito del socio o della maggior passione rispetto ad ora per questo lavoro. Questo è il frutto del precariato, ovvero l'annullare le forze, la sensazione d'impotenza, il vivere giorno per giorno senza prospettive. E la nostra generazione dei nati nell'80, se non ne prende consapevolezza e inizia a mobilitarsi, dovrà abituarsi a ciò.

CONGEDI PARENTALI di F. Vincenzi (BO) PRENOTAZIONI SOLO ONLINE

Dal 1° Ottobre non è più possibile presentare le domande in forma cartacea

Il percorso di informatizzazione della pubblica amministrazione ha recentemente incluso, per quanto riguarda l'INPS, pressochè tutte le modulistiche più comuni. Dal 1 ottobre non sono quindi più accettate consegne del modulo sr23 per astensione facoltativa, congedo parentale, in forma cartacea.

La nuova procedura per la consegna è abbastanza semplice, bisogna però prima registrarsi al sito INPS nella sezione "inps on-line" [fig.1], dopo aver fornito le nostre generalità ci verrà assegnato un pin la cui prima parte verrà inviata per email o sms mentre la seconda per posta ordinaria.



fig. 1

Una volta in possesso dell'intero pin avremo accesso al portale inps (dalla home->servizi online->servizi al cittadino [fig.2]) indicando, come nome utente, il proprio codice fiscale, mentre la password sarà il pin appena ottenuto.



fig. 2

Dalla finestra che si apre selezioniamo "invio domande a prestazione del reddito", e dal menù a sinistra della schermata, "diminuzione capacità lavorativa", quindi "maternità".

A questo punto la finestra che si apre ci co-

municherà che il nostro pin è solo online [fig.3] e che lo dobbiamo convertire in pin dispositivo per poter inoltrare i documenti.



fig. 3

Seguiamo la procedura per convertirlo e stampiamo il documento che, una volta firmato (allegando anche il documento d'identità) andrà faxato al numero verde indicato nel documento stesso o consegnato a mano ad una sede INPS o scannerizzato e riallegato sempre dal portale nella stessa sezione dove lo abbiamo richiesto.

Ottenuto lo sblocco del pin (arriverà una mail di conferma), dal menù a sinistra selezioniamo **acquisizione domanda** e poi **congedo parentale ed infine dipendenti**. Da lì parte il form di compilazione dell'ex modello sr23 ovvero prima schermata con i vostri dati e seconda con i dati del coniuge, si chiede poi di selezionare il tipo di evento per la richiesta.

Successivamente andranno indicati i giorni richiesti [fig.4] e così via come nel vecchio modulo; al termine, se avremo convertito il nostro pin online in pin dispositivo potremo inoltrare la domanda online e stampare il protocollo relativo.



fig. 4

Il fatto che si parli di evento e parto non deve far confondere con il congedo obbligatorio che è in altra sezione (congedo di maternità- paternità), si tratta solo di indicare l'evento che ha dato origine al diritto acquisito dell'astensione facoltativa.

REGOLAMENTI di M. Pirazzini (BO)

CONOSCENZA LINEE E MEZZI, ATTO SECONDO

Cambiano gli standard delle competenze del PdM. I "Maestri" sempre più in balia di norme silenti

La Direzione Tecnica di Trenitalia ha emanato una "Comunicazione Organizzativa per il Certificato di Si-

curezza" (COCS) la quale ha soppresso i contenuti della CCS 10 sullo standard di conoscenza della linea, dei mezzi e delle competenze di condotta (COCS 42/DT del 23/06/2011).

Vorrei poter dire che la CCS 10 è stata abrogata e in sua vece è stata riproposta una norma che tiene conto non solo della professionalità degli attori coinvolti (un po' come accadeva in quella vecchissima circolare che ho citato la volta scorsa): purtroppo non è così.

La COCS 42 introduce "nuovi elementi". Vediamoli in sintesi.

Per quanto concerne il MANTENIMENTO DELLE COMPETENZE DI CONDOTTA, il limite di tempo è fissato in SEI mesi oltre i quali (per assenza od altra causa) il personale "perde" il requisito di "competenza" che si ricostituisce solo dopo opportuno intervento del personale addetto all'istruzione per sanare l'inevitabile "bisogno formativo".

Per i MEZZI DI TRAZIONE, lo "standard di conoscenza" decade dopo TRE anni e si ricostituisce con un viaggio in affiancamento o con scorta da parte del personale addetto all'istruzione.

Per quanto riguarda, invece, la CONOSCENZA DELLA LINEA, il limite di tempo oltre il quale uno diventa "incapace" è stato elevato ad UN anno (lo stesso limite che nella defunta CCS 10 era riservato ai servizi con cadenza "stagionale") e, sempre in armonia con le nostre parzialmente ritrovate capacità, anziché DUE viaggi per ogni senso di marcia, ora ne basta UNO.

E' ribadito che lo standard di conoscenza è esteso a TUTTI I TRATTI DI LINEA AFFIANCATI ed ai NODI, ma... un nuovo concetto viene messo in chiaro.

Se la linea viene percorsa in "senso unidirezionale" (e qui bisognerebbe entrare nello scibile della mente dell'estensore della norma) lo standard di conoscenza si riferisce solo

al senso di marcia percorso: in altre parole, se percorro solo la tratta Piacenza-Milano in condotta, mentre viceversa il ritorno lo effettuo sempre in "vettura", non sono "abilitato" a percorrere la tratta Milano-Piacenza. Tuttavia resto abilitato alla cintura di Milano, al tratto comune AV-AC Tavazzano-Milano Rogoredo anche se non li ho mai percorsi (lascio a voi i commenti). Non solo: se in quel determinato tratto di linea io vengo inoltrato sul binario di destra, vale a dire sullo stesso binario che non posso percorrere in senso opposto perché non "abilitato", è ammesso fare "harakiri" con il manico della bandiera rossa?

E se in senso "unidirezionale" percorro una linea a semplice binario?

Gli interrogativi non finiscono qui. Per quanto concerne le situazioni perturbate, laddove cioè il personale deve percorrere una linea di cui non ha lo standard, rimane il principio della CCS 10 che impone la presenza di un secondo agente e "raccomanda la prudenza" indulgendo sul rispetto dell'orario, purchè la linea percorsa sia caratterizzata dal medesimo....

CONTESTO OPERATIVO delle linee conosciute. Sarebbe interessante dare una risposta alla legittima domanda sul significato del "medesimo contesto operativo": stesso regime di circolazione?, stesso capotreno con cui è stata percorsa la volta precedente?, stesse condizioni meteo?, stessa pietanza mangiata in mensa?, stessa cravatta?, oppure vi sono linee nelle quali i treni camminano sull'acqua e transitano col "rosso"?

E' sorprendente notare che, come sempre, una norma che dovrebbe tutelare il debole che opera diviene solo un groviglio di pezze sulle pezze e lascia quel debole in balia degli eventi.

Che sia sintomo dell'epoca in cui viviamo, dove anche nelle più alte sfere dello Stato gli estensori delle leggi non sono più i GIURISTI, ma gli AVVOCATI?

E se tra una cosa e l'altra provissimo a mostrare almeno un po' di indignazione?

In attesa che una nuova PEIF o DEIF o chissà cos'altro faccia chiarezza (forse) proviamo a confrontarci con il "personale addetto all'istruzione" durante le prossime professionali e se al terzo o quarto perché ci ingiunge di dover "proseguire la lezione" per mancanza di tempo lasciandoci in sospeso con il sempre più diffuso: "Sì, vabbè, ma anche tu però....", non scoraggiamoci: le risposte, anche se non esplicite, saranno state date lo stesso.

Buon lavoro a tutti (e mai tanto azzecato può essere ora questo augurio)!!



Francesco Chiappellini (TO)

ELENCO TELEFONICO FORMATORI CARGO

LOCALITÀ	TELEFONO
Alessandria Smist. (Apt)	8348696
Bergamo	8370064
Bologna Interporto	9213810
Brennero (Apt)	8348193
Brescia Scalo	8348810
Carimate	912816343
Chiasso (Coordinatore)	8348813
Cremona	8348808
Cremona (Apt)	8349111
Domo 2 (Apt)	8348800
Empoli	8348965
Faenza	8349022
Falconara	926825324
Ferrara	8349160
Firenze Castello	8348971
Gallarate	8348773
Gevova Marittima	8349462
Genova Sestri Ponente (Apt)	8357955
Ge Sampierdarena Smist.	9583341
La Spezia Migliarina	967813334
Livorno Calambrone	967855525
Lecco Maggianico	8349381
Lodi	8349383
Lucca	8348959
Maddaloni Marcianise Scalo	985854347
Mantova	933830325
Melzo Scalo	8349377
Milano Certosa	8348920
Milano Smistamento	8348915
Milano Smistamento (Apt)	8358203
Modena	8348559
Novi San Bovo (Apt)	8348897
Padova Interporto	8348745
Parma	8348562
Piacenza	8349144
Pisa Centrale	967821557
Pisa San Rossore	967821352
Poggio Rusco	9217582
Prato	8348972
Ravenna	8349107
Reggio Emilia	8348419
Rubiera	8348560
Santo Stefano Di Camastra	967813463
Savona Parco Doria	8348891
Tarvisio (Apt)	935310
Trieste Campo Marzio (Apt)	9354393
Verona Scalo	8094663
Verona Scalo (Apt)	9332147
Vicenza	8359166
Vittuone	8348922



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

RINNOVO ABBONAMENTO

ANNO 2012 ABBONAMENTO ORDINARIO 15€

Per i nuovi abbonati
Promo con agende 2012 e 2013

ABBONATO SOSTENITORE

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

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

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

oppure con bonifico bancario,
COD. IBAN -
IT 90 W 07601 02800 000099862666

Nella causale va indicato: "Rinnovo 2012",
"Nuovo abbonato 2012" e l'eventuale scelta per i sostenitori (libro, DVD, etc.)



Se sei in regola con l'abbonamento 2011, a dicembre riceverai la preziosa "Agenda del Macchinista 2012". Ricorda che puoi ritirarla a mano a Firenze, Bologna, Milano e Genova

Per contattarci Tel. 055.486838
Fax 055.4625985

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

Sito Internet: www.inmarcia.it

QUADRO INDICATIVO REFERENTI D'IMPIANTO

Regione	IMPIANTO	REFERENTI	
CALABRIA	Cosenza	Scarpelli Vito	Di Donato Raffaele
	Catanzaro	Agosto Luigi	Cacia Luigi
	Crotone Roccella	Agosto Luigi	
	Reggio Cal.	Chillè Giuseppe	
	Sibari	Roseti Domenico (P)	
CAMPANIA	Benevento	Russo Francesco (p)	
	Marcianise	Curcio Carmine	
	Napoli	Acerno Andrea	Mobilio Lorenzo
	Napoli C.Flegrei	De Simone Giorgio	
	Battipaglia	Catalano Vincenzo	
FRIULI V.G.	Trieste	Deghan Tarz Bascir	Balbi Manuel
	Trieste	Trotta Giuseppe	
	Udine	Scarpati Massimo	
EMILIA R.	Bologna	Malvone Luigi	Corvino Archimede
	Bologna	Palumbo Roberto	Cardinale Gianluca
	Bologna	Buonanotte Stefano	Petriglia Andrea
	Faenza	Recchia Antonio	Soldano Luca
	Parma	De Paolis Roberto	Artusi Giacomo
	Piacenza	Rapisarda Antonino	Navetta Giuseppe
LAZIO	Rimini	Galvani Savio (P)	Celli Stefano
	Cassino	Cocuzzoli Luigi	
	Orte	Sorbara Antonio	
	Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio
LIGURIA	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante
	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino
LOMBARDIA	La Spezia	Vergassola Giovanni	
	Brescia	Nicolò Gaetano	
	Cremona	Signorini Renato	
	Lecco	Orio Michele	
	Gallarate	Bordonaro Vincenzo	
	Milano	Mariani Matteo	Romano Pasquale
MARCHES	Milano	Salomoni Federico	Germinario Angelo
	Bergamo	Cereda Claudio	
	Pavia	Bada Silvio	Marchetti Fabrizio
MOLISE	Voghera	Speziale Matteo	
	Ancona	Della Lunga Fabio	Pisciarelli Roberto
PIEMONTE	Campobasso	Eposito Bruno	
	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni
	Novara	Musso Massimo	
PUGLIA	Torino	Smaldone Remigio	
	Bari	Tangari Mauro (P)	
SARDEGNA	Foggia	Raimo Nunzio	Mastroluca Antonio
	Barletta	Cervello Cosimo	
SICILIA	Cagliari	Pilia Marco	
	Sassari	Nuvoli Antonia	Lo Giudice Antonio
	Palermo	Di Girolamo Giuseppe	
TOSCANA	Caltanissetta	Catania Francesco	
	Catania	Lo Greco Calogero	
	Arezzo	Bartolini Michele	Chiarini Guido
	Campiglia	Tongiorgi Giorgio	
	Chiusi	Mancini Massimo	
	Firenze	Ghiribelli Giacomo	Strano Glauco
	Firenze	Ferrò Paolo	Vichi Andrea
	Firenze	Grimaldi Claudio	Ballerini Claudio
	Grosseto	Consiglio Giuseppe	
	Livorno	Cufari Filippo	Lombrado Giuseppe (p)
	Pisa	Balatesi Francesco	
	Pistoia	Frateschi Guelfo	
	Pontremoli	Orsini Giorgio	
	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe
	TRENTINO	Bolzano	Ruffinengo Fabio
Trento		Papi Giovanni	
VENETO	Mestre-Venezia	Favretto Roberto	
	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea
	Treviso	Berto Gastone	
	Verona	Caserio Marco	Faccio Antonio (P)



A. Vascature (RM)

SERVIZIO UNIVERSALE di D. De Angelis (RM)

SOPPRESSI I TRENI NOTTURNI

Licenziamenti di massa tra i colleghi dei vagoni letto. È il momento anche per noi di lottare in difesa del servizio universale

Dopo anni di minacce da parte dei vertici delle Fs stanno per essere cancellati tutti i treni notte e gli espressi, uno dei settori 'classici' che hanno segnato la storia del trasporto ferroviario. Lo hanno ridotto fino quasi ad azzerare le corse nord sud; hanno allungato le percorrenze e trascurato il rispetto dell'orario; abbandonato le carrozze in termini

di pulizia e manutenzione e trascurato la puntualità, tanto da rendere gli orari di arrivo quasi un'optional. I tagli al servizio di trasporto universale garantito finora da un contratto di servizio con lo Stato, avviati dal gruppo Fs, iniziano a dare i loro frutti avvelenati - oltre che sulla cancellazione dei collegamenti nord sud - anche sul piano dell'occupazione. Sono infatti

centinaia le lettere di licenziamento che i nostri colleghi delle ditte appaltatrici RSI, Servrail Wagons-lits e Wasteels International Italia, hanno già ricevuto in previsione della sospensione definitiva del servizio prevista dall'11 dicembre 2011. Una situazione insostenibile per oltre 800 lavoratori i quali, se non si troveranno soluzioni adeguate, resteranno di punto in bianco senza lavoro e senza garanzie. Il taglio del servizio colpirà anche i lavoratori dell'indotto (lavanderie, addetti alle pulizie, piccoli alberghi, ecc) e porrà problemi a tutti i ferrovieri di Trenitalia impiegati oggi al cosiddetto 'servizio base' che si troveranno con un considerevole calo della produzione. Il futuro dei treni espressi che per oltre un secolo hanno attraversato l'Italia trasportando milioni e milioni di persone a prezzi accettabili. Non è stato messo in discussione tanto dai voli low cost, poiché il traffico di lunga percorrenza al servizio delle grandi e medie città del Paese manterrebbe una sua considerevole quota di mercato quanto dalla precisa scelta ideologica di affossarlo in quanto servizio pubblico e dal trasferimento coatto delle persone verso i treni eurostar. Una scelta attuata - nel colpevole silenzio sindacale - in modo autoreferenziale dal gruppo Fs al quale gli ultimi governi ed il Parlamento hanno abdicato le scelte strategiche e la politica dei trasporti in Italia. Stupisce molto l'incapacità, in particolare dei parlamentari eletti al sud, di agire con gli strumenti istituzionali di indirizzo e vigilanza sulle fs; risultano infatti patetiche e per certi aspetti umilianti le loro quotidiane lamentele individuali per la soppressione di questa fermata o di quel treno. Come ferrovieri siamo solidali con la lotta per il lavoro che i nostri colleghi hanno iniziato occupando alcuni immobili fs e forse è arrivato il momento di unirli a loro per difendere assieme il servizio ferroviario universale, settore nel quale lavorano anche molti di noi.



Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

Oggetto: pessime condizioni igienico sanitarie della struttura destinata al RFR

Dopo aver effettuato il treno 55532/3 da Bologna San Donato a Cervignano Smistamento, il PdC veniva accompagnato in auto ad Udine, per usufruire del RFR. Giunti al ferrotel verso le tre di notte venivamo "dirottati" presso l'hotel Europa, non essendoci più stanze a disposizione. Al sottoscritto veniva assegnata la stanza 211. Appena entrati ho riscontrato alcune stranezze: nella stanza vi era un forte odore di chiuso misto a fumo, la moquette era visibilmente macchiata in più punti e il soffione della doccia era rotto. Nonostante ciò ho cercato, con tutta la buona volontà del caso, di addormentarmi. Il tutto è stato vanificato appena giunta l'alba: la tapparella era rotta e lasciava scoperta una ventina di centimetri dai quali entrava una forte luce che illuminava a giorno la stanza. Inoltre, a una ventina di metri in linea d'aria è presente un'autostazione dalla quale, a partire dalle sei di mattina, si è sviluppato un intenso traffico di autobus. I rumori provenienti dall'esterno non erano per nulla attenuati, dato che le finestre non sono nemmeno dotate di doppi/tripli vetri.



A questo punto contattavo il 303 di Cervignano al quale comunicavo a mezzo M40 che non potendo usufruire di regolare riposo, permettendomi un adeguato recupero psicofisico, al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio e quindi di non violare norme penalmente sanzionate rientro in residenza con prima vettura utile.

macch. Gaffarelli Giorgio
Impianto trazione Bologna SD



Chiomonte (TO)

Domenica 23 ottobre 2011 si è svolta la manifestazione dei No Tav in Valsusa, per "tagliare" le reti di recinzione del cantiere di Chiomonte (TO) ed impedire

l'inizio dei lavori per lo scavo della galleria "esplorativa" della Maddalena. Migliaia di manifestanti (uomini, donne, bambini, anziani valligiani e non) hanno manifestato pacificamente, ribadendo la loro contrarietà alla linea TAV Torino-Lione (Corridoio 5 Lisbona-Kiev) perchè costosa, inutile, dannosa all'ambiente valsusino, già intasato dalla linea ferroviaria tradizionale, dalla strada provinciale "militare", dalla strada statale "dei laghi" ed dall'autostrada del Frejus. I No Tav hanno stigmatizzato le violenze provocate dai black bloc nella manifestazione di Roma della settimana precedente ed hanno collaborato con la Polizia per isolare gli infiltrati, i quali volevano "bissare" il loro criminoso disegno e creare caos, dando ai mezzi d'informazione di regime la possibilità di documentare le violenze e non le ragioni dei No Tav.

Tutto si è svolto, invece, nella massima calma ed è stata una splendida giornata di festa e di lotta.

S. R.

MACCHINISTI IN SCIOPERO PER 44 GIORNI

Il 10 ottobre 2011, nel cuore dei Balcani, i macchinisti delle ŽRS, le ferrovie della Repubblica Srpska (il settore serbo della Bosnia), hanno iniziato uno sciopero che è proseguito ininterrottamente per 44 giorni.



La lotta è stata autorganizzata, fuori dai sindacati, dopo un'assemblea alle Officine di Doboj. 239 scioperanti, compatti, chiedevano il rispetto di accordi siglati quest'estate, in particolare l'adeguamento dell'indennità km, da 1 a 2,4 marchi convertibili. L'azienda da subito ha dichiarato illegale lo sciopero, chiesto l'intervento della polizia e cercato macchinisti esterni senza lavoro per sostituire gli scioperanti. Dopo una settimana la paralisi era totale, sia del traffico passeggeri, mai ripreso, che di quello merci. Miniere, acciaierie, impianti siderurgici fermavano la produzione a causa delle tonnellate di prodotti estratti e lavorati fermi negli impianti. Sui macchinisti si scatenava un attacco concentrato da parte di politici, sindacalisti, direzione; il 30 ottobre la polizia circondava le officine e costringeva i macchinisti che le presidiavano ad evacuare. Ma la lotta è proseguita compatta fino al 23 novembre. Con l'intervento della presidenza della Repubblica, che ha fatto da garante per il blocco dei provvedimenti disciplinari annunciati, e l'avvio delle trattative contrattuali in cui risolvere la vertenza km, i macchinisti hanno sospeso la protesta. La loro lotta non è rimasta isolata, tra gli altri hanno ricevuto ed apprezzato il comunicato di appoggio trasmesso dall'Italia tramite la redazione di Cub Rail. È stato stabilito un contatto, che vogliamo si trasformi in stabile e duraturo. Sul numero di dicembre di Cub Rail pubblicheremo un ampio e dettagliato resoconto di questa lotta coraggiosa, che ci ha lasciato molti insegnamenti.

A. Pellegatta (MI)

Roma

Alberto Gambino, macchinista del TMR Lazio in forza all'ITR Roma Smistamento è ricoverato in terapia intensiva al Policlinico Gemelli di Roma da domenica 6 novembre. Vi è giunto in gravissime condizioni ed è stato sottoposto a un difficilissimo intervento al cuore. Attualmente è sedato e soffre per un problema neurologico causato dalla disfunzione cardiovascolare.

Negli ultimi tempi si è associato lo stress lavoro correlato agli stili di vita dei lavoratori per spostare l'attenzione dai carichi di lavoro sulla privata di ognuno di noi; ma Alberto è l'esempio di una persona pieno di attenzioni verso il suo stile di vita (chiunque ritiene che dimostri molto meno dei suoi 53 anni), ha interessi fuori del lavoro (studi universitari, recita in una compagnia di teatro composta da ferrovieri e diretta dal macchinista Marco Moriconi) e si è dedicato a diverse attività sportive.

Ha fatto parte attiva del gruppo omogeneo di macchinisti che ha lavorato alla realizzazione del questionario per analizzare stress da lavoro nei macchinisti e nei capitreno; ma ultimamente Alberto, in una conversazione fra colleghi, confessava che "facendo il mio" mi sento stanco anche dopo il riposo e che la "sestina" gli sembrava sempre più lunga.

Oltre a fargli auguri di pronta guarigione e di poterlo rivedere di nuovo in "scena" ci chiediamo: e se gli fosse successo mentre era in condotta? I medici hanno detto che per miracolo è arrivato vivo da casa sua all'ospedale.

Forza Alberto.

Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«Io voglio: un tetto per ogni famiglia, del pane per ogni bocca, educazione per ogni cuore, luce per ogni intelligenza»

Bartolomeo Vanzetti (1921-1989)



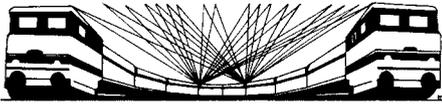
L'ANGOLO DEL BURLO
(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

RAPPORTI DI FORZA

(ha rotto pure il tavolo del CCNL!!!)



Burlo



ECONOMIA E POLITICA di R. Smaldone (TO)

CRISI ECONOMICA... PASSATO E FUTURO

La crisi economica globale ed italiana, dal 2008 in poi, ha fatto aumentare la disoccupazione dal 6,7% del 2007 all'8,9% d'inizio 2011 (600 mila posti lavoro persi nel solo biennio 2009-2010). Sono senza lavoro 1,5 milioni d'over 40 (di cui 330 mila sono over 50 non più collocabili) ed il 24,7% di giovani nella fascia tra i 15 e i 24 anni. La cassa integrazione è aumentata notevolmente, giungendo a 930 mila unità nel 2011 (perdita salariale di 5.982 euro annui, per chi è a zero ore), mentre si prevede, a breve, per tanti cassintegrati "in deroga" la disoccupazione.

Salgono consistentemente i mutui della casa, gli sfratti per morosità (+10%) ed il potere d'acquisto delle famiglie è sceso nel 2010 del 2,5%, del 2,7% nel 2009 e del 40% in 10 anni, obbligandole ad erodere i risparmi ed a ridurre i consumi. Calano i matrimoni (-30 mila negli ultimi 2 anni), mentre sono 15 milioni gli italiani (24,7% della popolazione) a rischio povertà (al Sud a rischio il 57% dei residenti). Diminuiscono laureati e nuovi iscritti universitari (-9%); ridotta la qualità formativa della Scuola pubblica a causa dei continui tagli all'Istruzione. Negli ultimi tre anni 6500 laureati, mal pagati e precari in Italia, sono emigrati in altre nazioni (ennesima "fuga dei cervelli").

Le manovre economiche correttive "Tre Monti 1" (D.L. 31/05/2010 n. 78 convertito in legge 31/07/2010 n. 122) e "Tre Monti 2" (D.L. n.98 del 6/7/2011) non sono bastate; la manovra economica "settembrina" (54 miliardi d'euro), considerata ormai insufficiente, costerà circa 2.031 euro annui in più ad ogni famiglia ed ha tagliato alle sole Amministrazioni Locali (tutte ribellatisi indipendentemente dal

colore politico) 6 miliardi d'euro nel 2012 e 3,2 miliardi nel 2013, costringendole, a loro volta, a tagliare risorse a scuola, trasporti e sanità. Il trasporto pubblico locale (tagli per 1,5 miliardi d'euro nel 2012) è il più a rischio non essendo, specie nelle regioni meridionali, remunerativo come l'AV e prima voce di bilancio locale soggetta a tagli. Le "rigorose richieste" delle Autorità europee hanno "indotto" il governo Berlusconi, prima delle dimissioni, ad elevare l'età pensionabile a 67 anni, a facilitare il licenziamento in caso di "crisi aziendale" e tagliare ancora lo stato sociale, dimenticandosi la lotta all'evasione fiscale, al lavoro nero (6,5 % del Pil e 42 miliardi annui d'evasione contributiva), agli sprechi ed ai privilegi dei parlamentari, e non approvando la "patrimoniale" sulle grosse rendite di calciatori, imprenditori e magnati vari. Dopo quasi un ventennio di governo del premier "imprenditore" (rapporto debito/Pil al 118%, crisi economica e manifatturiera ed altro), lo Stato sarà costretto a vendere anche beni pubblici ed a privatizzazioni "sottocosto", favorendo i soliti speculatori. Dal banchiere-economista Mario Monti, voluto come premier soprattutto dai poteri forti dell'economia (responsabili della crisi) e svincolato da future "preoccupazioni elettorali", ci si può solo aspettare un'ulteriore "macelleria sociale", fatta di ulteriori tagli a sanità, scuola, trasporti, pensioni e salari; le tariffe pubbliche sicuramente aumenteranno in virtù di tagli passati e futuri. Caduto il governo Berlusconi, non è detto che scompaia il "berlusconismo"!



Passera (il secondo da sx) assieme agli altri soci di NTV

PUBBLICHIAMO DA WALL STREET ITALIA

CAMBIA IL GOVERNO, MA IL CONFLITTO DI INTERESSI RIMANE

New York - Che sia questo il motivo per cui è durato tanto il colloquio tra Giorgio Napolitano e Mario Monti sulla squadra dei ministri del nuovo governo guidato dal presidente della Bocconi? Corrado Passera, 57 anni, è il nuovo capo del dicastero di Sviluppo Economico, Infrastrutture e Trasporti, ma la società che gestisce, la banca Intesa SanPaolo ha una partecipazione del 20% nel gruppo dei treni ad alta velocità di Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle, Nuovo Trasporto Viaggiatori.

Peccato perchè senza Passera, questo sarebbe stato il migliore governo del dopoguerra. Intendiamoci, la crisi è scoppiata nel settore finanziario e una persona di indubbia esperienza nel settore e nel sistema Italia nel suo complesso (vedi apertura dei dossier chiave Alitalia, Edison, Parmalat e altri) è indispensabile. Passera sarebbe la persona giusta. Se non fosse per un dettaglio non da poco: un palese conflitto di interesse, creato dalla partecipazione di Intesa in un gruppo di infrastrutture operativo in Italia e dalla linea di credito da quasi 10 milioni garantita dalla stessa banca due anni fa. Le partecipazioni nella società ferroviaria fondata nel 2006 sono così suddivise: il 33,5% fa capo a Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e Gianni Punzo, in egual misura, il 20% alla banca di cui Passera è amministratore delegato, tramite Imi Investimenti, un altro 20% alla società ferroviaria statale francese SNCF, il 15% a Generali Assicurazioni e al 4% da Giuseppe Sciarrone, l'amministratore delegato. Nel 2011 il capitale è di circa 264 milioni di euro, ripartito con le stesse percentuali indicate sopra. [...]

Il parlamento italiano è stato il primo nell'Unione Europea a decidere di aprire il mercato ferroviario italiano alla concorrenza. E così NTV è diventata la prima azienda di treni privata del blocco a 27.

La società è operativa, anche se temporaneamente solo nella tratta Roma-Milano, da settembre di quest'anno, con la liberalizzazione del settore ferroviario nell'Unione europea che è avvenuta il primo gennaio del 2010. [...] Non è da escludere che i nuovi mezzi di trasporto dei ministri, al posto delle Maserati blu, saranno i treni NTV.

