

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

L'ITALIA VISTA DAL SATELLITE MORETTI

***Dopo l'abbandono della Cargo arriva l'addio
ai treni passeggeri di 'serie B'***



IN QUESTO NUMERO: Macchinisti bisogna ripartire; **Manovra, dobbiamo fermarli;** Il 27 Gennaio **SCIOPERO GENERALE;** L'Italia si è spezzata; Esuberi e scelte sbagliate; **Cosa cambia sulle pensioni;** La cronologia degli incidenti; **Ricordo del 7/1/2005;** Le nostre lotte, il VACMA; **Ancora una vittoria sul ritiro delle pubblicazioni di servizio;** Tempi accessori, stesse operazioni e meno tempo.

MANOVRA MONTI, ATTACCHI ALL'ART. 18 ED ALLO STATO SOCIALE...

DOBBIAMO FERMARLI!

La manovra finanziaria del governo Monti costituisce un pesantissimo attacco ai lavoratori ed ai cittadini. Ma non è finita qui: altri attacchi a diritti, condizioni di lavoro e stato sociale sono al vaglio del governo dei banchieri, che continua la politica liberista di Berlusconi, sostenuto da quasi tutto il Parlamento. Qual'è il punto della situazione? Cosa ci aspetta nei prossimi mesi? Ma soprattutto, quali sono le strade alternative che possiamo cercare di percorrere? Un vasto movimento di opposizione, sulla scia degli "indignados" spagnoli, è sorto e si sta dando da fare per costruire un'alternativa. Dopo la manifestazione del 15 ottobre 2011, il movimento "Dobbiamo fermarli" continua nel portare avanti le sue idee alternative a quelle dei poteri forti, che stanno dominando l'Italia.

EDITORIALE

MACCHINISTI, È GIUNTO IL MOMENTO DI RIPARTIRE

In questi tempi stiamo vivendo una fase storica di durissimi attacchi ai lavoratori, che arrivano da più parti.

E' contro i lavoratori il "governo dei tecnici", con la manovra finanziaria che prevede un enorme innalzamento dell'età pensionabile e tutta una serie di norme che penalizzano lavoratori, pensionati, famiglie di ceti medio e basso, lasciando intoccati i ceti alti.

Sono contro i lavoratori le grandi imprese, che stanno prendendo ad esempio il "modello Pomigliano", spingendo per un'estrema frammentazione e deregolamentazione del mondo del lavoro.

Sono contro i lavoratori anche i sindacati, per lo più confederali, che assecondano la volontà governativa e datoriale, limitandosi a qualche timida rimostranza e a qualche piccola ma inefficace azione di opposizione, finendo poi per firmare tutto. Invece apprezziamo e stimiamo molto la FIOM per la sua coerenza e per le sue lotte.

Noi macchinisti siamo, come al solito da un po' di anni a questa parte, tra quelli che vengono attaccati nel modo più feroce.

Oltre a quello che sta capitando a tutti, infatti, ci sono per noi dei "rischi aggiuntivi":

il rischio della fine delle agevolazioni pensionistiche relative ai "lavoratori usuranti"

il rischio di altre privatizzazioni e liberalizzazioni nel comparto ferroviario, con possibili perdite di altri posti di lavoro e ulteriore frammentazione contrattuale

un contratto devastante alle porte, pronto a dare il colpo di grazia a quello che resta dei diritti conquistati con le lotte degli anni '80.

I lavoratori italiani devono reagire.

I macchinisti italiani, di tutte le imprese, devono reagire.

Possiamo noi accettare di lavorare fino a 70 anni per 10, 11 o 12 ore al giorno, e di notte, con una normativa ancora peggiore di quella attualmente prevista nel CCNL AF?

Di malumore ce n'è tanto, segno ne è l'alta adesione agli scioperi proclamati dall'OrSA contro agente solo, IVU e accordo cargo.

Ma questo non basta. Non è sufficiente, per riaprire la partita, fare uno sciopero, anche ben riuscito, magari una volta ogni due mesi.

Per essere davvero presi in considerazione, il malessere e la rabbia dei macchinisti deve emergere ogni giorno: serve che ogni giorno tutti quanti ricomincino a rispettare la (seppur brutta) normativa di lavoro attuale, per mettere in difficoltà le nostre parti datoriali ed evitare di trovarci in un prossimo futuro a subirne una ancora peggiore.

Macchinisti che accettate di lavorare in straordinario, che andate a lavorare nel giorno di riposo, che accettate tutto quanto l'azienda vi chiede violando i vostri riposi minimi... dovete smetterla!

Fatelo per il contratto che verrà, per i vostri colleghi, per voi stessi!

Fatelo anche per i vostri figli, perché se si riuscirà a far essere il mondo del lavoro di domani un po' migliore di quello odierno, sarà stato anche grazie alle lotte che voi avrete fatto oggi!

Fernando

L'INTERVENTO DI GIORGIO CREMASCHI NAZIONALIZZARE LE BANCHE!

Queste sono in sintesi* le idee di Giorgio Cremaschi (FIOM, rete 28 Aprile e leader del movimento "Dobbiamo fermarli" a cui aderisce Ancora In Marcia)

"E se la breve e ridicola campagna per cancellare l'articolo 18 fosse stata solo un depistaggio? Sì, certo, Fiat, Fincantieri, il grande padronato italiano, tutti assieme non vedono l'ora di avere la libertà di licenziamento. Tuttavia la goffaggine con la quale la ministra del lavoro ha portato avanti la sua offensiva contro lo Statuto dei lavoratori mi ha fatto venire qualche dubbio. Così infatti è passata in secondo piano la catastrofe della manovra appena approvata e in particolare il **massacro sociale sulle pensioni** che colpisce vergognosamente gli operai e le donne. E così è passata sotto silenzio la scandalosa manovra finanziaria attuata in questi giorni dalla Bce. (...)

Ben 500 miliardi di euro sono stati prestati alle banche europee al tasso natalizio dell'1%. 116 di questi miliardi sono stati accaparrati dalle banche italiane. E bene ricordare che lo stato italiano, se vuol far prestiti per finanziare il debito con cui si pagano anche i beni e i servizi sociali, deve pagare il 7%, per ora, di interessi. Le banche hanno ottenuto questa cifra enorme con il tasso dell'1%, per cui se decidessero di prestare i soldi allo stato italiano, solo in virtù di questa operazione, guadagnerebbero il 6%. (...)

Il peso complessivo delle manovre Berlusconi, Monti, Tremonti è di 75 miliardi di euro che gravano al 90% su salari, pensioni, servizi sociali. Alle banche è stato dato molto di più di quello che i governi ci hanno preso.

(...) L'Europa di oggi è governata da un'alleanza tra tre grandi forze. La finanza internazionale, la tecnocrazia liberista, i governi di destra.

(...) quest'Europa della speculazione finanziaria che presta soldi alle banche ma che nello stesso tempo chiede agli stati di licenziare, di chiudere i servizi pubblici e distruggere i contratti nazionali, quest'Europa è oggi il nostro avversario. E per combattere questo avversario dobbiamo mettere in campo altri obiettivi, altre politiche rispetto a tutte quelle che si succedono stancamente nel disastro. Prima di tutto è chiaro che il **finanziamento alle banche a fondo perduto deve finire**. E' una scelta di buon senso che le banche, salvate dai nostri soldi, siano prese direttamente in mano pubblica. E così governate al fine di tagliare le unghie alla speculazione finanziaria e per fornire all'economia quel credito che oggi viene concesso a tassi di usura.

Il debito pubblico va congelato e ricontrattato. (...) Dobbiamo rilanciare l'economia reale partendo dai beni comuni e dai servizi pubblici, **dobbiamo aumentare i salari e i redditi**, dobbiamo trasferire ricchezza dalla speculazione finanziaria e dai grandi patrimoni ai cittadini in difficoltà.

(...) **La nazionalizzazione delle banche** è quindi solo un passo necessario per riconquistare il potere democratico di decidere sul nostro futuro, per sottrarre alla finanza internazionale impazzita il potere di decidere sulle nostre vite.

(...) **Dobbiamo sperare e operare affinché l'Europa del lavoro e dei popoli si ribelli all'Europa dei padroni e delle banche.**

* l'intervento completo lo potete trovare su www.rete28aprile.it

PER UN 2012 DI UNITÀ E DI LOTTA

Antonino Catalano, (nella foto ndr) coordinatore nazionale OrSA Macchinisti Uniti, ha mandato un comunicato/messaggio di auguri per il 2012, che descrive con lucidità l'attuale situazione dei lavoratori italiani e in particolare dei ferrovieri e dei macchinisti, dando anche alcuni spunti operativi. Riteniamo interessante riassumere i punti a nostro avviso salienti del comunicato.



ne, ma non c'è reinvestimenti, anzi gli investimenti registrano un -38%.

Il denaro invece viene investito all'estero: quindi si autorizzano le imprese a reinvestire all'estero i profitti guadagnati con i sacrifici dei lavoratori italiani.

FERROVIE

Catalano ha espresso la solidarietà dell'OrSA ai lavoratori licenziati di Wagon Lits, ricordando che intanto il servizio ferroviario sta venendo

continuamente ridotto, soprattutto quello con funzione "sociale".

FERROVIERI

Nel trasporto ferroviario c'è sempre più il bisogno di una clausola sociale vera, e non di un contratto avente come paletti le norme più flessibili presenti oggi nel mercato, altrimenti i lavoratori si troverebbero a subire di continuo i ricatti delle varie imprese, e di conseguenza si avrebbero salari e diritti ridotti al minimo.

IL 2012: DURE BATTAGLIE E ALLEANZE TRASVERSALI

Insomma, conclude Catalano che ci aspetta un 2012 di battaglie davvero dure, e saranno più che mai necessarie alleanze trasversali tra tutti i soggetti intenzionati ad opporsi a tutto questo.

M. Mariani (MI)

IL CONTRIBUTO DI OSVALDO PESCE

MONTI, L'EURO, LA CRESCITA



In un articolo pubblicato su www.pennabiro.it Osvaldo Pesce, del Coordinamento Milanese "Dalla parte dei Lavoratori", sottolinea che con la manovra Monti "Non si risolve affatto il problema centrale, quello della ripresa produttiva, che è l'unica strada per dare lavoro e migliorare le condizioni sociali del paese (...). Sono decenni che non si fa nulla per la crescita del paese.

Per i popoli europei si prospetta un futuro molto buio: poche possibilità di lavoro, salari e pensioni sempre più bassi e precari, carenze nei servizi pubblici, impoverimento costante della massa e arricchimento di una minoranza sempre più ristretta".

E' un dato di fatto che "La delocalizzazione delle industrie ha portato gravi conseguenze economiche e sociali: non solo chiusura di fabbriche e aziende nei paesi un tempo avanzati, ma circolazione sempre più vorticoso di capitali, che stazionano nei paradisi fiscali (...), senza che i singoli stati (o unioni di stati) riescano a tassarli e regolamentarli".

Occorre quindi "tornare a produrre dove si consuma (...). Riportando a casa le industrie delocalizzate si creano nuovamente posti di lavoro e reddito per le famiglie e si recuperano introiti per le finanze statali".

27-GENNAIO-2012 SCIOPERO DEI SINDACATI DI BASE!

Il 27 gennaio è indetto uno sciopero dei sindacati di base USB, OrSA, Slaicobas, Cib- Unicobas, Snater, SiCobas e Usi contro la manovra finanziaria del governo Monti.

Questo sciopero è importante, ed è quindi fondamentale che ottenga un'ampia partecipazione, per due motivi in particolare: per le sue giustissime motivazioni e per i soggetti proclamanti.

MOTIVAZIONI DELLO SCIOPERO

E' uno sciopero generale, per tutti i lavoratori di tutte le categorie, danneggiate da questo governo che ci ha fatto perdere potere d'acquisto, che ha reintrodotto la tassa sulla prima casa, che ha innalzato l'età pensionabile e ridotto l'ammontare delle pensioni, che sta tagliando lo stato sociale, che vuole azzerare i diritti dei lavoratori conquistati in anni di lotte, che mette il mercato al di sopra di tutto.

SOGGETTI PROCLAMANTI

USB, OrSA, Slaicobas, Cib- Unicobas, Snater, SiCobas e Usi sono tutti sindacati di base, che non hanno assecondato le politiche liberiste degli ultimi governi, a differenza dei sindacati confederali CGIL, CISL e UIL firmatari di accordi assolutamente negativi per i lavoratori come quello del 28 giugno 2011, nel quale si ammette la possibilità di peggiorare i contratti collettivi con i contratti aziendali, e si permette il licenziamento con l'assenso dei sindacati.

E' inoltre un segnale importante vedere questi sindacati di base finalmente agire insieme, in maniera coordinata: **auspichiamo davvero che possa iniziare un'era in cui il sindacalismo di base, unito e compatto, possa rappresentare un'alternativa forte e credibile ai sindacati "amici dei padroni", per tutti i lavoratori, di tutti i settori.**





TRENI NOTTE di C. Peredo (MI)

L'ITALIA SI È SPEZZATA

Dall'11 dicembre scorso 485 lavoratori della Servirail Wagon-Lits e 182 della Wasteels International Italia, aziende che si occupano del servizio di bordo delle carrozze cuccette e dei vagoni letto, sono stati licenziati.

Questo settore sta attraversando una profonda crisi, ma non per mancanza di viaggiatori, che ogni anno sono nell'ordine dei 2 milioni.

La crisi è dovuta alle scelte strategiche di Trenitalia, l'azienda committente, che nel capitolato per l'appalto del prossimo biennio ha previsto una drastica riduzione dei treni ed un taglio degli addetti di bordo. Inoltre dal capitolato è stato escluso il frequentatissimo Roma-Parigi, che verrà inve-

ce affidato al personale francese di Thello. Nel bando di gara non sono previste clausole di tutela dei posti di lavoro, e quindi le società appaltatrici... stanno licenziando! Le ricadute occupazionali saranno pesantissime: oltre ai colleghi di Wagon-Lits, rischiano di perdere il lavoro anche i dipendenti dei settori di manutenzione, pulizie e logistica, oltre che quelli delle piccole imprese collegate ai servizi ferroviari notturni, come piccoli alberghi, cooperative di facchinaggio e lavanderie, della cui collaborazione si avvalgono Wagon Lits e Wasteels. Il sistema degli appalti ferroviari ha quindi dato l'ennesima dimostrazione di non funzionare. Le politiche economiche e le scelte strategiche di FS e delle imprese appaltatrici non devono ricadere sui lavoratori e sulle loro famiglie. Le istituzioni si devono far carico di questa situazione e di tutte quelle analoghe che stanno capitando in un mondo del lavoro sempre più frammentato, e in cui l'appalto è unicamente strumento di riduzione dei costi, speculando sui lavoratori.

Tutti noi ferrovieri dobbiamo dimostrare la nostra solidarietà ai nostri colleghi di Servirail Wagon-Lits e di Wasteels International Italia!

Tutti noi ferrovieri dobbiamo dimostrare la nostra solidarietà ai nostri colleghi di Servirail Wagon-Lits e di Wasteels International Italia!



Maria Rita Gelso

TreniTAGLIA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia, il Gruppo Ferrovie dello Stato divide l'Italia in due! I treni notturni che collegano il Nord ed il Sud, per Trenitalia non sono più utili al Paese!

I lavoratori licenziati della Servirail Italia-Newrest-Wagon Lits

"LETTERA APERTA AI CUGINI FERROVIERI"

Cari Antonio, Marco, Rocco, Maria, Franco, etc. etc., chi vi scrive è uno degli 800 lavoratori (collegi del Settore Notte). Vi ricordate da quanti anni condividiamo le notti in viaggio, voi con una divisa diversa dalle nostre, eppure viviamo le stesse difficoltà, gli stessi orari, le stesse disposizioni.

Gestiamo i rapporti con i viaggiatori parlando la stessa lingua e molte volte siamo stati costretti a difendere la stessa azienda (F.S.).

Per consentire ai viaggiatori di essere più sicuri, vi ricordate quante volte abbiamo riparato insieme gli stessi treni?

Ed ancora, quante volte abbiamo mangiato insieme velocemente un panino ed abbiamo assistito al trascorrere degli anni, sempre però con normative e divise diverse.

Ebbene, tutto questo è finito: SIAMO STATI TUTTI LICENZIATI!!!

SIAMO VITTIME SACRIFICALI di questo assurdo sistema di appalti ferroviari.

Come avete letto dai giornali, non abbiamo più la possibilità di lavorare insieme a voi, tutto questo abuso si sta consumando nella più totale vostra indifferenza.

Non vi sentite un po' in colpa?

Come sarebbe bello se riscoprivate la VOSTRA STORICA SOLIDARIETÀ!

Perché permettete che ai vostri W.L. venga tolta la loro dignità di lavoratori?

Un vostro segnale di contrarietà di come si gestiscono gli appalti ferroviari, sarebbe apprezzato da chi ha sempre lavorato per il vostro stesso padrone.

Dov'è finito lo spirito di categoria che avete sempre dimostrato? Non titubate, fate un vero gesto di solidarietà, perché solo così forse domani, quando arriverà il vostro turno, potrete sperare che qualcun altro si occupi di voi!

Un fraterno abbraccio dai lavoratori degli appalti ferroviari



ESUBERI E SCELTE SBAGLIATE di L. Ciriello (BO)

I LAVORATORI PAGANO SEMPRE

Col cambio turno si è avuta una forte accelerazione verso il ridimensionamento ed in alcune realtà verso l'abbandono di quello che per qualcuno è un fardello ma che per altri si può chiamare semplicemente SERVIZIO PUBBLICO. Alcuni impianti del servizio passeggeri di base e di quello passeggeri regionali, stanno subendo ridimensionamenti o addirittura chiusure, con pesanti ricadute occupazionali e sul diritto alla mobilità. Ciò si inserisce in un periodo di crisi economica ma non dipende strettamente da questa.

Il peso fondamentale lo ha avuto le decisioni di Moretti con i politici che per convenienza gli hanno lasciato mano libera (lui ha tagliato e ci ha messo la faccia).

Si è cercato di scoraggiare l'uso dei treni del servizio di base e particolarmente di quelli notturni.

Si è peggiorato il servizio e si sono aumentate le percorrenze diminuendo i treni e le carrozze disponibili ma siccome c'era ancora chi si ostinava ad utilizzare i treni notturni, sono stati brutalmente costretti a sopprimerli (bontà loro, i treni non i viaggiatori). Come è noto oltre 800 lavoratori di Cuccette WL, sono stati licenziati.

Privilegiando l'AV si è spezzata l'Italia, da Salerno in giù l'Italia ferroviaria è quasi svanita.

Sembra che i fondi dell'UE, destinati al trasporto universale siano stati dirottati all'alta velocità.

L'accordo sindacale sull'agente solo anche con l'aumento dei limiti lavorativi rispetto a quelli dell'agente unico, era matematico che creasse degli esuberanti.

Successivamente a quell'accordo i macchinisti inidonei temporanei o definitivi, sono aumentati e la loro ricollocazione comincia ad essere difficoltosa: c'è chi è stato messo in guardiole di portinerie che erano da anni abbandonate, ma quando le portinerie saranno piene dove ci metteranno?

Non ha certamente aiutato ad evitare gli esuberanti, l'ingordigia di molti colleghi e non migliorerà la situazione l'aumento dei limiti lavorativi che si profilano con il prossimo contratto.

Parte dei macchinisti in esubero sono stati

ricollocati come capitreno ma è una soluzione che si rileverà temporanea. Un impatto sull'occupazione in Trenitalia l'avrà anche l'arrivo di NTV e di altri privati. Il Fondo che, seppur contestabile come strumento, doveva dare la risposta al problema esuberanti, in seguito alla manovra sulle pensioni è possibile che non sarà più attivo già dal 2012.

Fin qui l'analisi di ciò che è avvenuto e di quel che sta avvenendo, ognuno di noi poi potrà scegliere se essere o meno un semplice spettatore di un'Italia sempre più divisa.

ACCORDI E DEROGABILITÀ di C. Curcio (NA)

LA DESTRUTTURAZIONE DEL MODELLO CLASSICO DI CONTRATTAZIONE

La destrutturazione del modello classico di contrattazione che ci stanno imponendo oggi si allontana sempre più dalla libertà sindacale stabilita dall'art. 39 della Costituzione; si incominciò dal Protocollo del 1962 che stabiliva 3 livelli (categoria, settore e azienda) per poi passare dall'Acc. Interconf. del 25 gennaio 1975 e Acc. Interconf. 1992 (Protocollo 23 Luglio 1993 Governo e parti sociali), non dimenticando però l'accordo del 22 gennaio 1983 che inaugurò la stagione della concertazione con cui le parti assunsero l'impegno di mantenere il costo del lavoro al di sotto dei tassi di inflazione programmata. La contrattazione aziendale, in origine, mirava a migliorare le condizioni del CCNL, spesso andando oltre le stesse materie delegate dal Contratto Nazionale ma con gli accordi del 2009 (accordo quadro del 22 gennaio e accordo interconfederale del 15 aprile) si introduce la derogabilità, anche definitiva, al CCNL da parte del contratto aziendale non solo in casi di crisi ma anche come strumento per favorire lo sviluppo e la crescita dell'azienda: tale impostazione è ripresa dall'accordo del 28 giugno 2011. Infine, ma non meno importante, il Governo ha emanato l'art. 8 del DL 13/08/2011 n.138,

MACCHINISTI IL 27 GENNAIO SCIOPERIAMO ANCHE CONTRO I PESSIMI ACCORDI IN FS

L'OrSA Macchinisti Uniti per il 27 gennaio ha integrato alle motivazioni dello sciopero generale quelle per la vertenza del PdM, in particolare contro agente solo, IVU e accordo Cargo del 17/11/2010.

Motivo in più per aderire!

modificato dalla Legge di conversione n. 148 del 14/09/2011 - meglio nota come Manovra Finanziaria 2011. Penso che più andremo avanti e più avremo disoccupati ed il precariato diventerà la regola del lavoro dipendente, ossia ciò che chiedono i mercati per il profitto di pochi. Questa (re)strutturazione passata con strette di mano tra le controparti sta diventando oggi incontrollabile e dannosa per i lavoratori. L'articolo di repubblica <IL REBUS DELLA CGIL ESCLUSA DAL LINGOTTO: ORA PUÒ ENTRARE IN ROTTA DI COLLISIONE CON FIOM> descrive gli attuali scenari caotici e lo stesso articolo è riportato in primo piano nella rassegna stampa del Governo! Guardandoci intorno assistiamo così a paradossi: un coro di no alla lettera del 5 Agosto della Bce al Governo Italiano e nello stesso tempo un sì a larga maggioranza al Governo Monti (che deve attuarla), come un coro di no al peggioramento delle condizioni lavorative ed a riduzioni di posti di lavoro smantellati con artifici e nello stesso tempo un sì trasversale quasi accettato da tutti agli accordi interconfederali premesse a leggi governative! Queste sono le politiche che vogliono attuare per la crescita economica del paese?



Maria Rita Gelso

COSA CAMBIA SULLE PENSIONI DALL'01/01/2012

L'intervento sui nuovi limiti di accesso alla pensione, sulle modalità di calcolo è certamente di forte impatto in quanto incide sulle aspettative di tanti lavoratori, quelli giunti ai limiti del pensionamento vedono allontanarsi, in maniera improvvisa, il traguardo ed i nuovi progetti di vita. I più colpiti sono i lavoratori precoci, che dovranno lavorare ben più di 40 anni e le donne che passano dall'01/01/2012 ad una pensione di vecchiaia a 66 anni nel lavoro pubblico e 62 nel privato fino ad equipararsi con gli uomini nel 2018. Vediamo nel dettaglio i provvedimenti, affrontando la parte generale che interessa tutti i lavoratori.

CALCOLO CONTRIBUTIVO PRO-RATA PER TUTTI (ART. 24/2)

Dall'01/01/2012 anche a coloro che avevano 18 anni di contributi al 31 dicembre del 1995, verrà applicato il meno vantaggioso criterio di calcolo contributivo.

Il passaggio al contributivo per tutti è prorata, riguarda cioè la sola contribuzione versata dal 2012. Secondo le stime, la ridu-

zione dell'assegno finale dovrebbe aggirarsi intorno a un punto percentuale per ogni anno di contributivo.

In seguito per chi avrà la pensione tutta calcolata con il contributivo, perderà meno se andrà in pensione più tardi, cioè con maggior accumulo di versamenti.

Abolite la pensione di Anzianità (art. 24/3) e le finestre; istituita la "pensione Anticipata" (art. 24/6) e la Penalizzazione (art. 24/10).

A partire dal 2012 per ottenere la pensione, che non sia di vecchiaia, viene istituita la **Pensione Anticipata**: occorrono 42 anni e 1 mese per gli uomini e 41 anni e 1 mese per le donne, requisiti parametrati alle speranze di vita a partire dal 2013. Tali requisiti sono comunque aumentati di un mese per il 2013 e di un ulteriore mese a decorrere dal 2014.

Al fine di disincentivare il pensionamento anticipato rispetto a quello di vecchiaia, è stata introdotta una Penalizzazione. Quella, infatti, si chiede la pensione di anzianità **prima dei 62 anni** di età, l'assegno verrà corrisposto, per la quota retributiva,

con una riduzione dell'1% per ogni anno di anticipo (sale al 2% dal terzo anno in su).

ULTERIORI POSSIBILITÀ DI PENSIONE ANTICIPATA

- Per i dipendenti pubblici e privati e lavoratori autonomi (art.24/11), ulteriore canale di accesso per i lavoratori assunti dal 1° gennaio 1996 con età anagrafica minima di 63 anni (adeguati alla speranza di vita) se in possesso di un'anzianità contributiva minima di 20 anni e un importo minimo pari a 2,8 volte l'assegno sociale nel 2012 rivalutato.

Altre deroghe (art. 24/15 bis) sono state introdotte:

- Per i nati nel 1952 i lavoratori dipendenti del settore privato con un'anzianità contributiva di almeno 35 anni entro il 31 dicembre 2012 e che avrebbero maturato i requisiti per la pensione entro il 31 dicembre 2012, sarà consentito "in via eccezionale" di andare in pensione anticipata con non meno di 64 anni.

- Potranno andare in pensione a 64 anni, le donne che al 31 dicembre 2012 abbiano un'anzianità contributiva di almeno 20



(*) A decorrere dall'anno 2013, è richiesta un'ulteriore anzianità di 3 mesi per effetto dell'incremento della speranza di vita. L'incremento delle speranze di vita aumentata di 2 mesi per ogni biennio successivo.

(*) Penalizzazione per i primi 2 anni 1%, sale del 2% ogni ulteriore anno in più a partire dal 3° sul maturato al 31/12/2011.

anni e un'età anagrafica di almeno 60 anni.

PENSIONE DI VECCHIAIA (ART. 24/6)

Per gli uomini e donne del servizio pubblico (per quest'ultime salite da 61 a 65 anni con L.122/2010) il limite sale a 66 anni dal 2012 perché già incorpora la finestra. La lenta equiparazione dell'età pensionabile per le donne del lavoro privato è stata e accelerata, e in maniera brusca. Dal 1° gennaio 2012, infatti, l'età sale a 62 anni (tab.2). Il limite sarà ulteriormente elevato a 64 anni nel 2014. I 64 anni diverranno poi 65 nel 2016 per uniformarsi per tutti a 66 nel 2018.

Il periodo minimo di versamento contribuito è di 20 anni.

CHI MANTIENE LE VECCHIE REGOLE (ART. 24/3)

- Coloro che, alla data del 31/12/2011, hanno maturato i requisiti contributivi ed anagrafici per ottenere la pensione di anzianità (sia con le quote che con 40 anni di anzianità utile) o di vecchiaia, anche se in attesa dell'apertura della "finestra mobile", potranno ottenere il trattamento di pensione alla scadenza prevista dalla vigente normativa (dopo 12 mesi dalla data di maturazione dei requisiti).

- Le nuove regole sulle pensioni non trovano applicazione nei confronti dei soggetti quali: i lavoratori in mobilità, alla data del 31 ottobre 2011, e quelli interessati ai cosiddetti piani di esubero come i Ferrovieri interessati dalle prestazioni straordinarie del Fondo Bilaterale e degli altri fondi (con accordi sindacali conclusi entro il 5/12/11), se rientreranno nel numero che stabilirà il decreto interministeriale (Lavoro-Economia), che sarà emanato entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge 214/2011.. Compresi anche gli ex lavoratori che sono stati autorizzati ai versamenti volontari entro il 31 ottobre 2011 (situazione anche di ferrovieri incentivati).

- Per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti (lavori usuranti di cui al dlgs n. 67/2011) (art. 24/17 e 17bis) viene conservata, in via strutturale, la possibilità di accedere al pensionamento anticipato con il sistema delle "quote" con un'anzianità contributiva minima compresa tra 35 e 36 anni di contributi. I requisiti sono comunque rideterminati in modo da mantenere il beneficio massimo di anticipo rispetto alla generalità dei lavoratori nel limite di 3 anni.

- Per lavoratrici dipendenti ed autonome, in presenza di un'anzianità contributiva pari o superiore a 35 anni e di un'età pari o

REQUISITI PER LA PENSIONE ANTICIPATA (alcuni esempi)											
Anno di maturazione	UOMINI		DONNE		Uomini/Donne						
	Contribuzione richiesta		Contribuzione richiesta		Anni di età e Penalizzazione (*) con % riduzione annuale permanente (totale)						
	Anni	Mesi	Anni	Mesi	anni	%					
2012	42	1	41	1	Nessuna Penalizzazione	61	1%	60	1% (-2%)	59	2% (-4%)
2013	42	2+3 (*)	41	2+3 (*)							
2014	42	3+3 (*)	41	3+3 (*)							
2015	42	3+3 (*)	41	3+3 (*)							
2016	42	6+4 (*)	41	6+4 (*)	62 anni ed oltre						

superiore a 57 anni per le lavoratrici dipendenti e a 58 anni per le lavoratrici autonome, in via sperimentale fino al 31 dicembre 2015, è confermata la possibilità di conseguire il diritto all'accesso al trattamento pensionistico di anzianità qualora optino per una liquidazione del trattamento medesimo secondo le regole di calcolo del sistema contributivo, meno vantaggioso del retributivo: la perdita in termini percentuali dell'assegno pensionistico è del 20-25 per cento.

INCENTIVI

Sarà incentivata la prosecuzione dell'attività lavorativa oltre i limiti della vecchiaia, fino a 70 anni e oltre (i coefficienti di trasformazione sono estesi da 65 a 70 anni). E' un incentivo per modo di dire infatti andando più tardi in pensione si alza automaticamente l'assegno.

CERTIFICAZIONE DEL DIRITTO

Il lavoratore che maturi entro il 31 dicembre 2011 i requisiti di età e anzianità contributiva previsti dalla normativa precedente all'entrata in vigore del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 (decreto Monti), consegue comunque il diritto alla prestazione pensionistica secondo tale normativa, a prescindere dall'avvenuta certificazione di tale diritto. Detta certificazione, infatti, ha una funzione dichiarativa e non costitutiva del diritto. (vedi messaggio INPS n° 24126 del 20/12/11).

BLOCCO INDICIZZAZIONE PENSIONI SOPRA I 1405 € (ART. 24/25)

Tra le correzioni apportate al testo origi-

nario, vi è anche l'innalzamento dell'asticella del blocco dell'indicizzazione da 936 a 1.405 euro (da due a tre volte il minimo). Per il 2012 e 2013 gli assegni fino a 1.405 euro beneficeranno dell'aumento legato all'inflazione (2,6% in più). Le pensioni oltre quella soglia rimarranno ferme fino al 2014, salvo ulteriori interventi.

ARMONIZZAZIONE DELLE ANZIANITÀ PENSIONABILI

Il comma 18 dell'art. 24 della legge di riforma prevede che, "allo scopo di assicurare un processo di incremento dei requisiti minimi di accesso al pensionamento anche ai regimi pensionistici ed alle gestioni pensionistiche per cui siano previsti, alla data di entrata in vigore del presente decreto, requisiti diversi da quelli vigenti nell'assicurazione obbligatoria ... con regolamento, da emanare entro il 30/6/2012... sono adottate le relative misure di armonizzazione dei requisiti di accesso a sistema pensionistico, tenendo conto delle obiettive peculiarità dei diversi settori di attività nonché dei rispettivi ordinamenti..."

Tale processo di armonizzazione dovrebbe interessare: a) i lavoratori che operano nel sottosuolo; b) il personale delle forze di polizia e delle forze armate; c) i vigili del fuoco; d) si applica anche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale istituito presso l'INPS ai sensi dell'articolo 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Fondo FS).

Con particolare interesse per il Personale di Macchina, il Personale di Bordo, il Personale di Manovra, per i quali, attualmente, il limite di età per la pensione di vecchiaia è fissato in 58 anni.

PIÙ PRODUTTIVITÀ, SALARI BASSI E MANI SULLE PENSIONI PER... "SALVARCI"

Ci risiamo, il Governo Monti con il decreto 201 approvato in via definitiva il 22/12/2011 ha varato la manovra "Salva-Italia" ma rischia di "affondare" la situazione di molti italiani. La sensazione che viene fuori è che al di là dell'handicap dovuto al grande debito pubblico che abbiamo, sfuggono le motivazioni per cui certe speculazioni finanziarie ricadono su alcuni paesi europei, fra

cui il nostro. Ci troviamo a pagare più del dovuto il malgoverno e l'insipienza della classe dirigente che ha trascurato da anni politiche industriali avanzate e la forza economica crescente dei paesi emergenti, puntando solo ad abbattere il costo del lavoro.

La modifica degli equilibri finanziari globalizzati, con cui tutti stanno facendo i conti, identifica anche la crisi dell'economia di mercato, dove i gruppi economici sovranazionali hanno la meglio sugli stati nazionali.

Chi lavora e paga le tasse ed a maggior ragione i disoccupati, i precari, i pensionati, come possono digerire che la "manovra" li tartassi pesantemente ancora una volta, colpendo marginalmente i privilegi, le rendite di posizione, gli sprechi.

Se poi il 50% della ricchezza è in mano al 10% della popolazione e in 20 anni i salari dei lavoratori sono diventati fra i più bassi d'Europa (tab. 2), ci chiediamo ma la classe politica più vicina ai lavoratori e i sindacati... dov'erano?

Non è un buon segnale per la democrazia che chi si oppone a certe politiche venga estromesso dalla rappresentanza (vedi FIOM), oppure che parte della frastagliatissima sinistra rimanga fuori dal Parlamento.

Nell'ambiente ferroviario, si sta cercando di dividere ulteriormente i lavoratori in società private per creare una falsa concorrenza che abbatta i diritti e peggiori le condizioni di lavoro. Chi cerca di far valere le proprie ragioni è minacciato o licenziato, la tendenza è quella di escludere dai tavoli chi non firma accordi a perdere.

Questi pericoli devono essere ben presenti fra i lavoratori affinché ricresca la partecipazione per rimettere in piedi un forte movimento sindacale e politico. Il rilancio del Paese potrà avvenire solo con la credibilità delle istituzioni, con la giustizia sociale, con la formazione di una coscienza civile che non guardi solo ai propri interessi, ma sia l'interesse della collettività ad avere la preminenza.

TABELLE 1 e 2

Nonostante i salari (in basso) dei lavoratori italiani siano fra i più bassi d'Europa, la media delle ore di lavoro annue (a sinistra) è fra le più alte al mondo. Eppure, l'attuale governo e confindustria (e chissà, qualche vertice sindacale) insistono che la ricetta per uscire dalla crisi è lavorare ancora di più.

Stipendi netti a confronto nell'Ocse

In dollari a parità di potere d'acquisto, dati 2009

Marito e moglie con due stipendi e due figli a carico	
Lussemburgo	50.482
Svizzera	42.192
Regno Unito	41.494
Corea	41.404
Irlanda	39.423
Norvegia	39.356
Olanda	39.095
Australia	39.000
Stati Uniti	37.837
Germania	37.789
Austria	36.539
Giappone	36.014
Belgio	34.750
Islanda	32.656
Canada	32.272
Svezia	31.611
Danimarca	31.092
Finlandia	30.576
Grecia	30.564
Nuova Zelanda	30.351
Francia	29.830
Spagna	27.748
Italia	26.470
Portogallo	22.586
Rep. Ceca	20.668
Slovacchia	15.544
Polonia	15.094
Turchia	14.907
Ungheria	13.812
Messico	10.521

COUNTRY	AVERAGE HOURS WORKED PER PERSON
Korea	2.193
Chile	2.068
Grecia	2.017
Hungary	1.956
Poland	1.939
Estonia	1.880
Turkey	1.877
Mexico	1.866
Czech Republic	1.795
Italy	1.778
New Zealand	1.758
Slovak Republic	1.749
Japan	1.733
Portugal	1.714
Canada	1.702
Iceland	1.697
United States	1.695
Finland	1.690
Australia	1.687
Slovenia	1.676
Spain	1.674
G7 countries	1.651
United Kingdom	1.647
Switzerland	1.636
Sweden	1.624
Luxembourg	1.616
Austria	1.599
Euro area	1.564
Belgium	1.551
Ireland	1.540
Denmark	1.537
France	1.439
Norway	1.413
Germany	1.408
Netherlands	1.377

Fonte: OECD Productivity Database
Dati relativi al 2010

CRONOLOGIA DI UN ANNO DI INCIDENTI SULLE FERROVIE ITALIANE - 2011*

26 gennaio

A Casigliano, sulla linea della Ferrovia Centrale Umbra, un'Aln deraglia e finisce contro un traliccio; sei feriti lievi. All'indomani dell'incidente sembrano emergere inquietanti indizi di trascuratezza nella manutenzione della sede ferroviaria. Secondo i primi rilievi effettuati dalla Polfer e dalla Stradale, coadiuvati da esperti dell'ex FCU, la causa dell'incidente sarebbe da identificarsi nella scarsa manutenzione e nell'inadeguatezza tecnica della sede del ferro. Da questi primi rilievi emergerebbe che potrebbe essere stato il cedimento di una traversina di legno, causato forse dal freddo intenso di questi giorni, che avrebbe creato una alterazione della distanza tra le rotaie, la causa dell'incidente.



Le OoS sottolineano come gli interventi e i finanziamenti regionali siano andati quasi esclusivamente nella direzione di uno svecchiamento del parco rotabili e che poco o nulla sia stato fatto per ammodernare l'armamento della sede ferroviaria e, cosa ancor più grave, che il settore della manutenzione sia carente non solo in termini di interventi, ma anche in termini di manodopera, con un ammanco rispetto alle necessità operative minime pari a più del 30%.

31 gennaio

C'è la folle azione di un gruppo di ladri dietro il deragliamento di un treno merci DB a Romano di Lombardia alle 4.30 del 31 gennaio. Dopo aver rubato un furgone Ford Transit i ladri hanno effettuato una spaccata in una ricevitoria caricando quattro slot machines sul furgone, abbandonato poi in linea sulla Mi-Ve ed investito dal treno. Illesi i macchinisti, traffico bloccato fino al martedì successivo.



11 febbraio

A Francavilla Fontana un'autocisterna della IP, forse a causa delle pessime condizioni dell'asfalto, si ferma sui binari durante l'attraversamento di un PL con chiusura sbarre in corso. Il mezzo (fortunatamente vuoto) viene colpito dal regionale in transito e si ribalta nei campi. Bloccate la circolazione stradale e ferroviaria, due contusi leggeri.

7 maggio

Incidente ferroviario nella serata sulla Roma-Viterbo (Cotral) tra Soriano nel Cimino e Viterbo. Una vettura pilota deraglia a causa di una grossa vite posizionata poco prima sui binari. Quattro passeggeri feriti.



7 giugno

Intorno alle 11 una ruspa precipita sulla DD Roma-Firenze nei pressi di Montallese mentre sta transitando l'ES 9452 frecciargento, partito da Roma e diretto a Verona. L'impatto è inevitabile ma per una fortuita coincidenza il mezzo d'opera ingombra il binario solo col tetto e quindi, i danni materiali sono limitati. Il treno, fermatosi dopo 2 km, viene danneggiato.

Viene denunciata per l'ennesima volta la pericolosità dei cantieri della manutenzione ferroviaria e la mancata applicazione di tutte le misure di sicurezza, ad iniziare dalla sospensione della circolazione o la riduzione delle velocità in prossimità delle zone di lavoro. Questi cantieri sono altamente pericolosi per gli operai - dati ritmi, orari e organizzazione del lavoro - ma anche per la circolazione ferroviaria e la pubblica incolumità messe a rischio da eventi solo apparentemente imprevedibili.

9 giugno

Poco dopo le 6 si incendia un carro di un treno merci BLS all'interno della canna "pari" della galleria del Sempione, al km 3 (in territorio italiano); fumo e fiamme si sprigionano da un convoglio proveniente dall'Italia e diretto in Germania, su un carro che trasporta elettrodomestici. Il treno si blocca, il macchinista riesce a mettersi in salvo e nella galleria intervie-

ne un convoglio speciale FFS di spegnimento e di soccorso; le operazioni proseguono fino a tarda sera. Una trentina di frontalieri che attendevano il treno ad Iselle rimangono intossicati dal densissimo fumo che esce dal tunnel. Soppressi i treni Ginevra/Basilea-Milano ed il traffico locale. Bloccata per giorni la circolazione in entrambi i tunnel della galleria ferroviaria per le verifiche da parte dei tecnici.

Dopo una settimana nella canna interessata dall'incendio (che, ricordiamo, ha 105 anni) permane una temperatura di 30° contro i normali 27°. Un milione i litri d'acqua erogati per spegnere le fiamme. In totale sono dieci i carri (tedeschi e olandesi) bloccati nel tunnel. Secondo i primi elementi delle indagini, le locomotive erano in buono stato e sono state riconsegnate alla compagnia ferroviaria BLS, responsabile del convoglio. Gli inquirenti svizzeri stanno esaminando l'ipotesi di un telone posto su uno dei vagoni che avrebbe toccato la linea elettrica. Nel tunnel sono previsti lavori per 135 milioni di franchi per moltiplicare le possibilità di fuga e migliorare illuminazione e ventilazione.

6 luglio

Incendio doloso sul regionale 10683 Trenord Novara-Pioltello. Il capotreno, intervenuto per spegnerlo, rimane intossicato e viene ricoverato in Ospedale a Magenta.

14 luglio

Intorno alle 8.30 un camion rimane intrappolato tra le sbarre del PL a Vicoforte, linea Parma-La Spezia. Poco dopo viene investito dal regionale 21500 proveniente da Fornovo e diretto a Parma. I feriti sono 28, nessuno grave. Sventrata la cabina di guida del Minuetto, il macchinista è riuscito ad attivare la frenatura rapida e fuggire; il rimorchio dopo l'impatto è ruotato su sé stesso.



31 luglio

Alla Stazione Centrale di Napoli si verifica un guasto alla linea aerea dovuto al deragliamento del Pendolino «Frecciargento» 9515, in fase di trasferimento dall'impianto di manutenzione. Disagi, cancellazioni, treni devianti e ritardi, migliaia di passeggeri coinvolti.



1 agosto

Intorno alle 21 e 30, nei pressi del bivio Mortellini, il treno merci 56326, proveniente da Rosignano con ferrocisterne di cloro viene fermato dall'allarme lanciato via radio dal macchinista di un altro treno che vedendo i bagliori delle fiamme e delle scintille in corrispondenza dei carrelli ha bloccato la circolazione.

19 agosto

A Castelfranco Emilia otto viaggiatori dell'IC 590 diretto a Milano vengono feriti dalla rottura dei finestrini causata da un oggetto metallico urtato dal locomotore del treno 402 131 e rimbalzato sui vetri della prima vettura.

La Procura di Modena apre un'inchiesta ipotizzando il disastro ferroviario colposo e successivamente dispone il sequestro del treno regionale 5540 partito da Bologna alle 16,33 e giunto alla stazione di Carpi alle 17,38. È il treno transitato da Castelfranco intorno alle 17 di venerdì 19 agosto, poco meno di mezz'ora prima che sopraggiungesse l'Intercity 590. Si ipotizza sia il treno che ha perso il pezzo (forse della timoneria) rimasto sui binari.

8 settembre

Va a fuoco il compressore della motrice dell'ESC 9703 (E414) tra Vidalenigo e Morengo (Mi-Ve). Dal giorno precedente il treno era in servizio col compressore continuamente inserito, nonostante le relative esclusioni in BT. Dopo l'azionamento dell'antincendio (dalla maniglia esterna), il treno viene spinto in stazione dove intervengono i VvFf.

11 settembre

La Gazzetta di Reggio, a proposito dell'incidente avvenuto nella notte tra l'11 ed il 12 giugno allo scalo di Casalgrande, con danni per oltre un milione di euro, riporta la notizia che, contrariamente alle prime ipotesi rispetto ad una matrice mafiosa, sarebbe stato causato da una bravata di ubriachi. I responsabili sarebbero due ex dipendenti Fer che lavoravano allo scalo (in conduzione alla Dinazzano Po) e un loro conoscente. Secondo le prime ricostruzioni, sembra che i tre, dopo aver alzato il gomito, abbiano deciso di "sfidarsi": dopo sette manovre, hanno messo in movimento il locomotore che si è schiantato contro i portoni del capannone della Schenker, travolgendo altri vagoni vuoti. Sono stati gli stessi presunti responsabili a offrire lo spunto per la svolta alle indagini: i due dipendenti Fer, infatti, si sarebbero licenziati all'improvviso, anomalia non sfuggita ai carabinieri.

24 settembre

Il treno d'agenzia Orient Express 13468 Venezia - Parigi via Brennero, composto da vagoni letto di lusso, si spezza intorno alle 13 nei pressi della stazione di Peri, a nord di Verona. Nessun ferito ma solo danni. I 170 viaggiatori hanno dovuto attendere oltre otto ore prima di riprendere il viaggio dopo essere stati dirottati via Milano.

La trazione del treno è affidata a Trenitalia, le carrozze sono gestite dalla società Venice Simplon Orient Express (VSOE); i facoltosi viaggiatori rinvengono i fasti e il mito dell'Orient Express ma evidentemente il lusso, anche quello sfrenato, non basta a garantire la sicurezza e l'affidabilità dei convogli.

Lo spezzamento, come nei precedenti casi degli ETR 500, avvenuti in manovra a Milano nel luglio 2008 e quello, molto più grave del freccia rossa 9456, avvenuto nella stazione di Anagni, sulla linea AV, Napoli-Roma il 24 gennaio 2009, si è verificato a bassa velocità tra l'ultimo ed il penultimo dei 17 vagoni storici trainati da una locomotiva elettronica E405.

27 settembre

Intorno alle 6 del mattino deragliano due carri carichi di bobine di ferro di un treno merci proveniente dall'Austria composto da quattordici carri nei pressi di Istrana, sulla linea Treviso - Vicenza. Linea interrotta con disagi e ritardi per il traffico ferroviario.



1 ottobre



Alle 9.30 un regionale (Ale 803) Tirano Sondrio travolge un'auto rimasta tra le sbarre a Montagna di Valtellina. Salvi genitori e figlio che avevano abbandonato l'auto prima dell'impatto.

7 ottobre

In mattinata deragliano quattro carri di pietrisco a Monte San Biagio, sulla linea Roma-Formia-Napoli. Nessun ferito, molti disagi; treni devianti via Cassino o sostituiti da bus.

19 ottobre

Alle 7.12 una ruspa che sta lavorando su un ponte a Seriate, linea Bergamo-Brescia, per una manovra errata urta un treno per poi cadere sulla scarpata. Svía il primo carrello della motrice, nessun ferito, disagi per il traffico ferroviario coi treni sostituiti da bus.



26 ottobre

Viene divulgata la notizia di un grave inconveniente che avrebbe potuto avere serissime conseguenze.

Il regionale 5494 VE - VR, effettuato col TAF 97, in prossimità di Grisignano di Zocco durante la corsa, incrociando un altro treno, perde il vetro di

una porta. Una volta allertata RFI, le stazioni limitrofe diramano la prescrizione di marcia a vista ai treni in entrambe le direzioni. Il complesso, una volta giunto a VR, entra in officina per le verifiche e le riparazioni del caso.

10 novembre 2011

Intorno alle 8.30 l'ETR 460-22 frecciargento, durante le manovre all'interno dell'officina 'OMAV' di Roma S.Lorenzo, non frena e, seppur a bassa velocità, sfonda il paraurti del binario 3 proseguendo la sua corsa all'interno di un padiglione adibito alla lavorazione filtri. Solo per fortuite circostanze casuali non si verificano conseguenze; operai e tecnici presenti assistono spaventati ed impotenti alla scena. Secondo "In Marcia" "dalle prime sommarie informazioni sembrerebbe che le cause sarebbero da ricercare nella sottovalutazione da parte di dirigenti della delicatezzaOMAV ROMA delle manovre interne e - presumibilmente - nella fretta imposta ai tecnici ed agli operai per effettuare le riparazioni e nei continui solleciti ricevuti che non hanno consentito di attendere il tempo necessario a ripristinare la piena efficienza dei freni durante gli spostamenti in officina".

19 novembre

Alle 7.30 a Roma un tram della linea 14 si scontra con un treno Atac diretto a Pantano; l'incidente avviene a Porta Maggiore, nei pressi della stazione Termini. Le vetture si inclinano senza rovesciarsi, un solo ferito lieve tra la decina di passeggeri. L'ipotesi è quella del mancato rispetto del semaforo rosso da parte del conducente del tram.



Si allunga la scia degli incidenti che coinvolgono tram e treni: i precedenti sono quelli del gennaio 2005 (scontro treno-tram, 5 feriti), 8 giugno 2005 (scontro tra due treni, 9 feriti), 15 gennaio 2009 nello stesso punto (26 feriti), 25 maggio 2011 (scontro auto-treno della linea Termini-Giardinetti, nessun ferito).

22 novembre

Intorno alle 18.30 il treno regionale 3793 Lamezia Terme - Catanzaro Lido deraglia trenta metri dopo aver superato un ponte in località Varrà di Amato. Fortunatamente si registrano solo alcuni contusi tra i 21 passeggeri a bordo. Il ponte crolla subito dopo il passaggio del treno, il conseguente spostamento dei binari avrebbe causato il deragliamento.



In quel momento è in corso un forte temporale, passeggeri e ferrovieri scendono e trovano riparo dalla forte pioggia in una vicina galleria nel tratto Marcellinara - Feroletto Antico, successivamente raggiunti a fatica dai soccorsi.

22 dicembre

Alle 13.30 a Domodossola un treno merci diretto a Briga deraglia in linea, dopo gli scambi di uscita. Una tramoggia contenente sabbia si rovescia su un fianco. Nessun ferito. Interrotto il traffico internazionale, treni devianti o sostituiti da bus. Verso le 18:30 il traffico riprende su un solo binario.

IN TOTALE QUEST'ANNO SI SONO REGISTRATI 23 INCIDENTI (24 NEL 2010), NESSUNO MORTALE (NEL 2010 I DUE GRAVISSIMI INCIDENTI MORTALI DI LACES E DELLA CIRCUMVESUVIANA CAUSARONO 11 MORTI)

* Estratta da "CrhoniCUB", cronologia ferroviaria italiana pubblicata dal giornale "Cub Rail". Sono incluse le ferrovie in concessione; sono esclusi infortuni (mortalità e non), porte killer, fughe da ferro cisterne, SPAD

PER NON DIMENTICARE di R. De Paolis (PR)

7 ANNI FA, LA TRAGEDIA DELLA BOLOGNINA

Da macchinisti, le parole del sindaco di Crevalcore ci hanno toccato molto: vi riportiamo i passaggi più significativi

Come ogni anno, da quella tragica mattina del 7 gennaio del 2005, i familiari delle vittime, i ferrovieri, le autorità civili, militari e religiose e tutte le associazioni di volontariato che intervennero negli istanti successivi al tragico incidente della Bolognina di Crevalcore, insieme ad alcuni rappresentanti di FS SpA, si sono riuniti nella chiesa di San Silvestro di Crevalcore per ricordare chi quel giorno ha perso la vita sui binari.

Dopo la messa, al Monumento dei Caduti, nei pressi del luogo dell'incidente dove oggi è possibile vedere completato il raddoppio della linea (attrezzata delle migliori tecnologie), il Sindaco **Claudio Broglia** ha pronunciato un accorato ed emozionante discorso.

Sarebbe stato facile - ha detto - riassumere la dinamica dell'incidente attribuendo la responsabilità al solo errore umano del macchinista, ma, ha aggiunto in modo perentorio, "noi non la pensiamo così. Noi che l'abbiamo vissuta, noi che cercavamo, noi sappiamo che non è andata solo e semplicemente così. (...) sappiamo che non era installato su quella linea, così come su altre, il Sistema di Sicurezza di Controllo Marcia Treno. Noi sappiamo, quindi, che non vi era un sistema di sicurezza efficace e capace di riparare l'errore umano. Sistemi di sicurezza, che pure, già allora, erano in uso su altre reti ferroviarie. Noi sappiamo, che 17 persone sono morte, convinte d'essere o di lavorare su di un mezzo di trasporto che ritenevano totalmente sicuro ed affidabile".

Nel proseguire il suo discorso il Sindaco ha ammonito: "... sappiamo che se quell'errore umano fosse successo su una linea diversa, probabilmente non sarebbe accaduto nulla". Nelle parole del primo cittadino di Crevalcore si può riconoscere lo stesso rammarico e le stesse riflessioni che tutti noi ferrovieri abbiamo fatto all'indomani dell'incidente nel quale sono morti anche 5 ferrovieri, persone formate con la cultura della responsabilità, macchinisti e

capitreno cresciuti professionalmente con l'idea precisa di quale peso gravi su chi ha la "dirigenza del convoglio" e ogni giorno debba prestare la massima attenzione a tutte le procedure per la garanzia dell'incolumità dei viaggiatori.

Oggi non si tratta più di fare il processo ad RFI, "non ci interessa più la ricerca del colpevole - ha detto Broglia - ma è la giornata in cui tutti devono portare rispetto per chi è morto".

"Perché portare rispetto, per quei morti, per quelle famiglie, significa oggi certo ricordare, testimoniare, celebrare, ma significa anche e soprattutto non chiudere mai fino in fondo questa ferita".

Ecco, questo è il cuore della giornata odierna: non chiudere mai quella ferita, che ci chiama tutti a quel senso di responsabilità che anima ogni giorno la nostra vita lavorativa e che deve diventare il punto di riferimento di ogni nostra azione. E questo "significa pretendere che le migliori e più efficaci misure che la tecnologia ci può offrire, assieme alla formazione professionale di ogni lavoratore siano un patrimonio a disposizione di tutti in modo omogeneo e diffuso".

È ovvio che, "noi non vogliamo sostituirci ai giudici o giudicare le sentenze. Non ci interessa e soprattutto sarebbe profondamente sbagliato perché significherebbe ancora una volta dare a noi stessi un alibi, una falsa certezza o meglio una falsa sicurezza", ha ribadito senza polemica Claudio Broglia, lanciando un appello accorato, perché "oggi ci interessa, caso mai, dare il nostro contributo a risvegliare le coscienze di ognuno di noi. Perché ognuno di noi può e deve essere portatore d'impegno e di sicurezza".

Vale nell'operare in sanità, vale nell'uso coscienzioso e nella manutenzione del territorio, vale nei cantieri edili, vale sulle strade, vale sui luoghi di lavoro.

Soprattutto vale sui luoghi di lavoro. Ed in particolare (...) su quel luogo di lavoro che era il Km. 34+150 della linea Bologna Verona alle ore 12 e 35 del 7 gennaio 2005."

Parole che noi macchinisti sottoscriviamo in pieno.



RICORDO DEL 7 GENNAIO 2005 UN TRENO CHE NON SAREBBE DOVUTO PARTIRE

Sette anni fa il treno 2255 faceva parte di un turno di 30 giornate di cui anch'io facevo parte, la sorte estrasse fra quei 30 macchinisti il nome di De Biase (17 furono i morti).

Oggi 7 Gennaio 2012 con le vigenti norme, a quel treno non sarebbe stato consentito di partire.

Oggi non è ammesso partire col pedale (uomo morto) inserito, ma soprattutto la normativa attuale (PEIF 3.9) non ammette la partenza senza l' SCMT.

Oggi 7 Gennaio 2012 sono tornato a Bolognina, sul quel prato a commemorare le vittime e mi è tornata in mente una leggenda che si racconta fra i macchinisti.

La leggenda narra di un treno, un freccia argento che non molti giorni fa, sarebbe partito da Verona (come quel treno di 7 anni prima), senza SCMT perché guasto ma con un lasciapassare firmato da un ingegnere, un pezzo grosso.

Si sa che non bisogna credere alle leggende, alcune sono belle o affascinanti ma questa no, non mi piace per niente.

L.C.

In alto la lapide coi nomi dei 17 morti, sotto da destra verso sinistra: la manifestazione per la sicurezza del 25/2/2005 a P.za della Croce Rossa a Roma; un momento della cerimonia nel 7° anniversario; il PM Bolognina, luogo del disastro, non più in esercizio, rimasto a luogo di memoria.



LE NOSTRE LOTTE di M. Mariani (MI)

I MACCHINISTI E L'UOMO MORTO

Mentre con la bozza del nuovo RCT si vuole reintrodurre il Vigilante, ecco un breve racconto della lotta dei macchinisti contro il VACMA

L'Uomo Morto fu introdotto per la prima volta in Italia negli anni '30: negli archivi di In Marcia è stato trovato il manuale di istruzione del 1939. L'attrezzaggio dei mezzi con questo brutale sistema continuò fino al 1943 quando, seppure in piena guerra e sotto il fascismo, i macchinisti si ribellarono, con azioni e campagne di propaganda, finché riuscirono a vincere ed il VACMA fu eliminato. Inoltre, dopo una parentesi di agente solo, si tornò al doppio macchinista.

Nel dopoguerra le FS tentarono di reintrodurre l'Uomo Morto. I macchinisti reagirono duramente contro quel sistema che definirono "barbaro, mostruoso" e "quanto di più inumano si possa immaginare"; veniva paragonato a "una grossa palla di ferro legata ad una piede". Qualcuno propose addirittura, e seriamente, di attaccare l'Uomo Morto alla scrivania dell'Ing. Rissone, che per primo ne aveva sostenuto la reintroduzione, così avrebbe potuto rendersi conto di persona di quello che aveva intenzione di far subire ad altri.

Nel primi anni del Duemila le FS iniziarono a introdurre il VACMA connettendolo all' SCMT in modo inscindibile.

Inizì subito l'opposizione dei macchinisti: l'OrSA commissionò uno studio all'università di Tor Vergata, e nella loro relazione i Professori Bagnara e Bergamaschi evidenziarono monotonia e ripetitività dell'uso del pedale, e conseguentemente il disturbo alla concentrazione necessaria durante la guida.

Gli RLS si rivolsero alle ASL, molte delle quali effettuarono sopralluoghi nei depositi ed emanarono prescrizioni contro il VACMA. Trenitalia non adottò nessuna delle raccomandazioni delle ASL né bloccò i locomotori: semplicemente si limitava a chiedere proroghe.

Intanto divampava la protesta dei macchinisti, coordinati dagli attivisti OrSA, da alcuni esponenti CUB e da alcuni RLS e RSU dei sindacati confederali che agivano autonomamente dalle loro organizzazioni, le quali non sposarono invece la causa. La protesta consisteva sostanzialmente nel rifiuto delle locomotive in assenza di disgiunzione del VACMA dall' SCMT. In sostanza, Trenitalia inserendo il VACMA si stava adeguando ad una disposizione di RFI che prescriveva l'utilizzo di un vigilante, con determinate caratteristiche; quello che i macchinisti contestavano, invece, era il fatto che l'azienda cercasse di rispettare la norma utilizzando un sistema degli anni Trenta, senza verificarne preventivamente le possibili ripercussioni sulla guida e sulla persona, e senza investire in una ricerca tecnologica per trovare o ideare un vigilante non invasivo. Di denaro se ne continuava invece a spendere tanto, sia per l'acquisto del VACMA che per la sua installazione, anche già sapendo che prima o poi sarebbe stato dichiarato illegale.

Nel giugno 2004 il Coordinamento Nazionale delle ASL dichiarò l'illegittimità del VACMA, unificando le prescrizioni emesse dalle ASL di Livorno, Genova, Savona, Chiavari, La Spezia, Prato, Bologna, Reggio Calabria, Campobasso, Torino e Messina. Per avviare a

questo ostacolo FS cercò e trovò ancora una volta l'appoggio dei confederali, che il 14 ottobre 2004 firmarono un accordo che legittimava il "Vigilante", cui erano state apportate delle modifiche assolutamente insignificanti.

L'amara conferma della gravità di queste decisioni arrivò il 7 gennaio 2005, con l'incidente di Crevalcore. Poi ci fu Roccasecca, a dimostrazione del fatto che le falle del sistema ferroviario erano molte e anziché diminuire stavano aumentando sempre di più.

Intanto anche dopo l'accordo, le iniziative dei macchinisti continuavano: al rifiuto quotidiano si sommarono uno sciopero e una manifestazione a Roma Termini il 20 dicembre 2004. In Liguria addirittura, dopo i pronunciamenti delle ASL territoriali, il rifiuto dei mezzi era pressoché totale. L'azienda non fece nulla per



mettersi in regola e i disagi per i viaggiatori aumentarono. Il Presidente della Regione Burlando chiese quindi l'intervento del Prefetto per tentare una media-

zione tra Trenitalia e organizzazioni sindacali. Il Prefetto ignorò completamente le prescrizioni delle ASL e precettò i macchinisti.

FS e sindacati arrivarono a sottoscrivere accordi che prevedevano il superamento del VACMA (23 giugno 2005 e 25 gennaio 2006), ma questi rimasero inapplicati, anche perché i sindacati non riuscirono mai a far impegnare l'azienda su una data certa entro la quale avrebbe dovuto essere terminata l'operazione di eliminazione del pedale.

Il 23 ottobre 2006 finalmente una direttiva del Ministero dei trasporti impose la disgiunzione del VACMA dall' SCMT: l' SCMT fu ritenuto da solo in grado di garantire la sicurezza.

Caro capo ti scrivo
Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

Responsabile Esercizio Frecciargento
Responsabile Produzione Frecciargento
Responsabile DCT Frecciargento
e p. c. Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza

Oggetto: guasti poltroncine di guida ETR 600/610 a regolazione pneumatica.

Con la presente Vi informo, qualora già non lo sapeste, che molti complessi della flotta ETR 600/610, in dotazione a Esercizio Frecciargento, viaggiano con almeno una cabina di guida non idonea a svolgere il servizio per guasto alla regolazione pneumatica del sedile di guida.

Come noto, tale regolazione, unitamente alla regolazione verticale della pedana di appoggio, si è resa necessaria data la particolare conformazione del banco di guida, particolarmente alto, e musetto particolarmente sporgente.

Da esperienze dirette si nota che a fronte di puntuali segnalazioni sui libri di bordo, da parte del PdM, non corrisponde eguale puntualità delle riparazioni o si deve dedurre che in seguito all'avvenuta riparazione, al primo servizio si sia di nuovo guastata.

Faccio notare che tale avaria, per il macchinista medio, di statura normale, significa una notevole riduzione della visibilità che diventa critica nelle fasi di fermata in stazioni di testa, manovra, approccio a rallentamenti e tutte le fasi in cui la guida è affidata alla particolare attenzione visiva del macchinista; inoltre con sole al tramonto, di fronte, risulta persino inutile la tendina completamente abbassata.

Problema non secondario è la costrizione a posture innaturali con possibile danneggiamento alla struttura scheletrica con particolare riferimento alle vertebre lombo-sacrali e cervicali. Per quanto su esposto ritengo necessaria una sensibilizzazione, da parte Vostra, del personale addetto a tali riparazioni riguardo l'importanza del funzionamento del dispositivo in oggetto in quanto non si tratta di un semplice optional per migliorare il comfort del macchinista ma di una apparecchiatura necessaria a rendere utilizzabile l'intero convoglio, più importante dell'assetto cassa, di un modulo escluso, del serpeggio carrelli ecc.

A titolo di esempio: oggi 13 novembre 2011, treno 9405, ETR 600 n. 09 Bac 709 scheda n. A/058753, redatta dal sottoscritto ma risultava già segnalato con schede n. 58083 del 21/10, n. 58091 del 31/10, n.58092 del 1/11, n. 58097 del 7/11.

Tralascio le segnalazioni da me redatte in tempi precedenti e con vari complessi. Certo di un Vostro fattivo interessamento attendo una risposta scritta circa le azioni che intendere intraprendere.

Ciampino, 13 novembre 2011

Crociati Marco

CASO DEL MESE a cura di G. Giustiniani (PA)

AGGIORNAMENTO FASCICOLI

Con due successive sentenze, la Corte di Appello di Roma ha annullato le sanzioni di Trenitalia inflitte ai Macchinisti che si erano rifiutati di partire senza Fascicoli aggiornati. A dare la notizia è l'OrSA Macchinisti Uniti.

La Corte di Appello ha ritenuto che "... la sanzione è ingiustificata, perché si basa sul presupposto errato che spettava al lavoratore organizzarsi e scegliere il momento della consultazione. Al contrario, come giustamente ritenuto nelle decisioni dei Collegi arbitrali in atti, che hanno annullato analoghe precedenti sanzioni, poiché è il datore di lavoro che organizza i tempi di lavoro, è lui che deve indicare tempi e modalità per la consultazione delle circolari e successivi adempimenti, rientrando pienamente tale attività nella prestazione lavorativa ...".

Trenitalia non avrebbe impugnato per Cassazione nessuno dei due pronunciamenti della Corte di Appello, segno della consapevolezza d'aver torto.

L'OrSA Macchinisti Uniti dichiara di aver finora tenuto riservata la notizia, in attesa che gli altri pronunciamenti procedessero senza alcun condizionamento esterno. La proposta aziendale sulla "base operativa" e l'atteggiamento possibilista di una parte del fronte sindacale hanno determinato la decisione di diffondere la notizia. L'onere di stabilire come e quando ritirare ed aggiornare

le pubblicazioni di servizio ovvero come e quando aggiornare i personal computer (i tablet o qualsivoglia altra tecnologia futuribile o futuristica la cui liceità non è ancora chiarita), costituisce obbligazione in capo a Trenitalia. Il pericolo è un accordo sulla "base operativa" che innescherebbe il processo logico-giuridico con cui Trenitalia potrebbe sostenere l'esistenza di una "obbligazione secondaria", in base alla quale, per fornire la prestazione, necessitano dei "pre-requisiti", quali le pubblicazioni aggiornate (ma anche la divisa, la cognizione degli avvisi aziendali, il ritiro e la consegna di documenti, ecc.), il cui possesso è a carico dei lavoratori, cioè da realizzare nel loro tempo libero. Con un accordo sulla base operativa, le pubblicazioni aggiornate potrebbero essere ritenute facilmente una obbligazione secondaria.

Quella esposta è una vicenda disciplinare iniziata circa sette anni fa con sedici san-

zioni di Trenitalia contro tre macchinisti che avevano sollevato la questione proprio nella fase di applicazione del CCNL 2003-2006.

Sette delle sedici sanzioni sono state annullate in arbitrato con decisioni di merito. Per le altre nove Trenitalia ha rifiutato di aderire ai collegi, annunciando altrettanti ricorsi legali. In realtà, dei nove provvedimenti Trenitalia ne ha selezionati 6, lasciandone decadere tre. In primo grado i Giudici del Tribunale di Roma hanno accolto 4 ricorsi, confermando le sanzioni, mentre due sono stati rigettati. In appello i primi due giudici della Corte hanno riformato quelli di primo grado confermativi delle sanzioni, ma Trenitalia non ha fatto ricorso in Cassazione. Probabilmente, Trenitalia attende il caso più controverso per impugnarlo in Cassazione. Ciò la dice lunga sulle furbizie e sui diversi spazi legali di cui dispongono i lavoratori e le parti datoriali: la questione non è ancora risolta.



"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto"
Beniamino Deidda,
Procuratore capo della Repubblica

MEGLIO SE NON ACCADESSERO di C. Curcio (NA)

LA PIAGA DEI SUICIDI IN AMBITO FERROVIARIO

Sulle tratte ferroviarie che percorro per lavoro come per tanti altri colleghi macchinisti è successo ancora un incidente-suicidio. Il sesto in meno di due mesi. L'ultimo è capitato nella stazione di Scalea il 29 12 2011 dove un 81enne è morto investito da un Intercity. Dalle prime indagini l'uomo aveva <atteso il convoglio che lo ha travolto in pochissimo tempo, senza lasciargli scampo. Il macchinista dell'intercity ha tentato il tutto per tutto azionando i freni ma la velocità era abbastanza alta>. In tutta la rete ferroviaria italiana vi sono stati altri casi ed una raccapricciante statistica potrebbe aiutarci ad importanti riflessioni. Poiché il suicidio sui binari incide molto anche in Germania all'ANSA la dottoressa Isabella Heuser, direttrice del reparto di psichiatria e psicoterapia dell'ospedale Charité di Berlino spiega che esso "rappresenta un metodo di morte sicuro e, al tempo stesso, un atto 'duro' e 'pubblico, l'individuo decide di entrare nella sfera pubblica abbandonando l'intimità delle mura domestiche dimostrandosi così incurante di presentarsi sfigurato e irriconoscibile agli occhi della società". I tassi di suicidio curiosamente stavano diminuendo negli ultimi anni, secondo l'OMS, ma a partire dal 2008 sono tornati a salire. I dati più attuali e prossimi ci dicono, in generale non specificatamente in ferrovia, che nell'Unione Europea ogni nove minuti si suicida una persona, portando il numero a 58.000 persone nel corso del 2008, anno in cui ci fu un incremento del 16 per cento rispetto al

2007. Anche i motivi scatenanti il suicidio sono stati analizzati e possono avere varie spiegazioni: che sia per una delusione amorosa, la morte di una persona cara, la paura di essere torturato, l'imitazione di un altro suicida, l'abuso di droghe, la solitudine, l'abbandono familiare, gravi squilibri psichiatrici, motivi settari, pressione di gruppo, ecc.. Però vorrei sottolineare che quando c'è una correlazione statistica significativa tra recessione economica, disoccupazione e suicidi bisogna essere davvero ottusi per non volere vedere la relazione che esiste tra il togliersi la vita e la disperazione di rimanere disoccupato con l'incertezza e il panico per il futuro. Infatti non è un caso che in tre paesi che hanno percorso più degli altri la via dell'austerità "Lettonia, Irlanda e Grecia" sono esattamente quelli che hanno registrato gli incrementi maggiori nei suicidi tra il 2008 ed il 2009". Il caso della Grecia merita un'attenzione speciale perché è indicativo: il tasso di suicidi in Grecia dall'inizio della crisi è passato da 2,8 a 6 ogni 100.000 abitanti. È così difficile immaginarsi la disperazione che può provare qualcuno con un debito ipotecario, la famiglia sulle spalle familiari e che rimane disoccupato per un lungo periodo? Una tranquillità familiare ed una certezza di un lavoro credo che siano gli elementi essenziali che porterebbero quasi a zero ogni statistica di suicidio pertanto la politica in primis ha il compito di ricercare giorno per giorno le condizioni migliori atte a salvaguardare la vita di ciascun cittadino.



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

**ANNO 2012
ABBONAMENTO
ORDINARIO 15€**

Per abbonarsi o rinnovare 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.)

Dobbiamo fare un doveroso ringraziamento a due abbonati che hanno rinnovato con una donazione davvero generosa.

Sono **Angelo e Samuele**:

Angelo è uno dei quattro ferrovieri ex licenziati di "Report", poi reintegrato ed ora meritatamente in pensione.

Samuele è un conducente di linea nell'Azienda di Trasporto Locale di Trento.

Grazie Angelo, grazie Samuele!

E grazie a tutti voi abbonati, che con il vostro puntuale contributo tenete in vita il nostro giornale, malgrado gli ultimi sciagurati aumenti postali e non solo.

La Redazione



Se non hai ancora ricevuto l'Agenda (abbiamo ancora notizia di disguidi postali), contattaci. 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
	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante
LIGURIA	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino
	La Spezia	Vergassola Giovanni	
LOMBARDIA	Brescia	Nicolò Gaetano	
	Cremona	Signorini Renato	
	Lecco	Orio Michele	
	Gallarate	Bordonaro Vincenzo	
	Milano	Mariani Matteo	Romano Pasquale
	Milano	Salomoni Federico	Germinario Angelo
	Bergamo	Cereda Claudio	
MARCHE	Pavia	Bada Silvio	Marchetti Fabrizio
	Voghera	Speziale Matteo	
MOLISE	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	
TRENTINO	Pontremoli	Orsini Giorgio	
	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe
	Bolzano	Ruffinengo Fabio	
VENETO	Trento	Papi Giovanni	
	Mestre-Venezia	Favretto Roberto	
	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea
	Treviso	Berto Gastone	
VENETO	Verona	Caserio Marco	Faccio Antonio (P)

CARGO F.V.G.

VERGOGNOSO ACCORDO FIRMATO DA CGIL, CISL, UIL, FAST, UGL E 2 RSU

Continua il peggioramento delle condizioni di lavoro dei macchinisti cargo: Trenitalia chiede sacrifici ai lavoratori, i confederali sono ben lieti di concederli (tanto poi è chi lavora a subirne le conseguenze).

Questa volta è toccato al Friuli. Sarà quindi a carico del PdM:

- a Monfalcone manovrare e ricoverare il materiale;
- a Nova Gorica, fare tutto, compreso aggancio/sgancio e recupero fanali;
- a San Giorgio effettuare lo sgancio della loc, più staffatura e tutti freno a mano del materiale (tempi 20 min. di acc. in più, non verbalizzato)
- a Cervignano stazionare tutti treni (in orari di chiusura scalo).

Per le operazioni di cui sopra sono previste le indennità di cui all'accordo del 17 novembre 2010, mentre staffatura ed immobilizzazioni sono a costo zero.

L'OrSA, che non ha firmato l'accordo, ha proclamato uno sciopero cargo per il 27 gennaio 2012.

La Redazione

NORMATIVA di M. Olivieri (GE)

IL PUNTO SUI TEMPI ACCESSORI

La Circolare Natali 1 del 23-12-2010 ha modificato le TABELLE A-B-C della Circolare Moretti del 1996 per quanto attiene i tempi accessori per le operazioni da eseguire nelle visite e nello stazionamento per i seguenti gruppi e composizioni: a) 464 - b) Navetta con 464 - c) TAF - d) Minuetto elettrico e diesel - e) Ale 582-642-724-801/940-803-841 - f) Aln 663-668

Il recente Verbale del 14.11.2011 modifica nuovamente i tempi accessori sempre per i gruppi e le composizioni indicati dalla precedente Natali 1.

Né la Circolare Natali del 23-12-2010, né il Verbale del 14-11-2011 modificano le operazioni da eseguire ai treni.

Quindi della Circolare Moretti del 1996 restano in vigore:

a) Le TABELLE A-B-C per tutti i mezzi non espressamente indicati sia dalla Natali 1, sia dal Verbale del 14.11.2011 (es.656/632/633). In particolare si sottolinea la parte della TABELLA A "Tempi accessori per le operazioni da eseguire nelle visite al materiale";
b) la TABELLA D e gli ALLEGATI C-Cbis-Cter-Cquater per tutti i mezzi.

ATTENZIONE: Non confondiamo le Tabelle con gli Allegati

RICORDIAMOCI che sono sempre in vigore e vanno eseguiti scrupolosamente gli Allegati:

C (operazioni da eseguire ai mezzi elettrici nella visita ridotta e nello stazionamento);

C bis (operazioni da eseguire ai mezzi termici nella visita ridotta e nello stazionamento);

C ter (operazioni da eseguire ai treni navetta in telecomando).

INOLTRE:

Il Verbale del 14.11.2011 ha differenziato i tempi accessori tra le 801/940 (50 min) ed i TAF (45 min). Quindi nel caso si trovasse un 801 al posto di un TAF è opportuno chiedere al 303 di modificare i tempi e farsi un promemoria in agenda al fine di poter giustificare una contestazione per l'eventuale ritardo. Per i treni navetta con 464 non fa più distinzione se il lo è agganciato o meno al materiale.

La Circolare Montagnoli del 08-02-2010 stabilisce nuovi tempi per lo stazionamento e la rimessa in servizio dei materiali quando questi stazionano per meno di due ore e il personale in arrivo e partenza sia lo stesso. Interesse procedure legate alla sicurezza e pertanto dovrebbe essere vagliata ed eventualmente approvata dall'ente preposto e cioè l'ANSE. Infatti prescrive le operazioni previste dall'IPCL per la messa in servizio, ma vista la ristrettezza dei nuovi tempi che stabilisce le rende non eseguibili nei modi dovuti.

La Circolare sul Parking (Natali 2) del 15-10-2010, al momento non applicata in tutte le Regioni, solleva più di una perplessità.

1. L'articolo completo degli allegati lo trovate sul nostro sito

VERBALE DEL 14-11-2011 - I NUOVI TEMPI ACCESSORI

Gruppo rotabili	Operazioni effettuate da 1 Agente	
	Visita Ridotta - Messa in servizio	Stazionamento - Termine del servizio
	Tempi Accessori stabiliti riunione 14/11/2011 (*)	Tempi Accessori stabiliti riunione 14/11/2011 (*)
Locomotive Elettriche		
E.464	20'	10'
Treni navetta con E.464 (TA cumulati) composizioni fino a 7 vetture (compreso la pilota)	40'	20'
Treni navetta con E.464 (TA cumulati) composizioni oltre le 7 vetture (compreso la pilota)	45'	20'
Automotrici Elettriche		
1 Ale 582, Ale 642, Ale 724, Ale 803; Ale801/940; Ale841	25'	10'
2 Ale 582, Ale 642, Ale 724, Ale 803; Ale841	35'	10'
per ogni unità in più	15'	5'
Composizione di 2Ale 801/940 + 2 rimorchi Le (TA cumulati)	50'	20'
Rimorchi Le e semipilote Lep		
per ogni unità	5'	5'
Complessi TAF		
1 complesso	45'	20'
Complessi EMU/DMU		
1 complesso	25'	10'
2 complessi	40'	15'
3 complessi	50'	20'
Automotrici Termiche		
1 Aln 668/663	25'	10'
2 Aln 668/663	40'	15'
3 Aln 668/663	50'	20'

TABELLA A "TEMPI ACCESSORI PER LE OPERAZIONI DA ESEGUIRE NELLE VISITE AL MATERIALE" - NO 464

TEMPI ACCESSORI PER LE OPERAZIONI DA ESEGUIRE NELLE VISITE AL MATERIALE	Fino a 7 vetture compreso la pilota	
	Fino a 7 vetture	Oltre le 7 vetture
Tempi accessori da accreditare al P.d.M. in servizio ai treni "Navetta" con telecomando		
IN PARTENZA		
a) - La locomotiva deve essere agganciata al materiale in sosta	20'	25'
b) - Il materiale è già composto con locomotiva agganciata	15'	20'
IN ARRIVO		
- In ogni caso	10'	10'

Con la firma del Verbale del 14.11.2011 tutte le OO.SS (OrSA esclusa) hanno concordato una revisione dei tempi accessori che il 23-10-2010 era stata fatta in modo unilaterale e illegittimo dall'azienda. Purtroppo, ancora una volta, si sono concordate modifiche all'orario di lavoro del PdM senza aver ben chiara la situazione. Infatti se tale accordo ha comportato un lieve aumento dei tempi accessori rispetto alla precedente circolare, si sono "dimenticati" di recuperare ciò che stabiliva la Circolare Moretti del 1996 per quanto concerne la maggiorazione di 10 min dei tempi accessori per ogni unità motrice in caso di guidatore unico, eliminati illegittimamente a dicembre 2010, e di far reinserire i 10 min per le prove freno ai treni navetta eliminati, anch'essi illegittimamente e senza nessuna circolare a riguardo, dal 2007. Si evidenzia che questi ultimi per il PdM sono ancora vigenti, tanto è vero che in alcune giornate di turno abbiamo la situazione illogica che il Bordo ha più accessori del Macchina. Per quanto attiene i Tempi Medi di Stazione (di pertinenza RFI) al momento non c'è stata nessuna variazione.



Roma

È venuto a mancare nella notte, il nostro caro collega Francesco Zelante, aveva 57 anni ed era un macchinista della pax di Roma San Lorenzo. Ha avuto un malore qualche giorno fa e stanotte purtroppo non ce l'ha fatta. Amico di tutti, era un vero e proprio "bonaccione" come si dice a Roma. Non ho parole per quanto accaduto. Alla famiglia di Francesco, le più sentite condoglianze.

A.V.

LA SEGNALEZIONE DI UN COLLEGA

Sabato 26.11.2011 alle h. 20.30 circa mentre ero sul treno ES 9377 diretto a Villa S. Giovanni, poco prima di Pontecagnano, il treno si è fermato in mezzo alla campagna. Dopo circa 20 m' il capotreno ci ha comunicato che l'origine della fermata era una traversina di cemento che era finita sotto la motrice. Dopo circa 45 m' di sosta il treno è ripartito e lentamente è arrivato a Battipaglia dove i passeggeri hanno effettuato trasbordo su un altro treno.

Vi segnalo questo evento perchè non ne ho trovato notizia sui giornali e mi sembra da prendere in seria considerazione.

R. M.

Torino - L'inizio della fine?

Con l'ennesimo "spezzatino", operato dalla dirigenza di Trenitalia, assistiamo alla demolizione del Servizio Base ed alla "privatizzazione" delle "Frecce", destinate alla collocazione sul Mercato azionario. Il ridimensionamento di Impianti come Torino, l'accentramento delle "Frecce" in Impianti centrali, l'impoverimento del servizio passeggeri a lunga percorrenza nei capoluoghi di provincia "periferici" con l'obbligo di andare nelle città principali (Milano, Roma, Napoli) per accedere a servizi veloci, l'abolizione quasi totale del servizio a lunga percorrenza notturno, hanno portato ad un aumento dei prezzi per la clientela in cambio d'un servizio peggiore. Un viaggiatore diretto da Torino a Reggio Calabria deve prendere l'AV fino a Roma o a Napoli ed una coincidenza verso il profondo Sud, spendendo economicamente di più, a fronte d'un aumento dei tempi di percorrenza. E i clienti meno ambientati?? Sicuramente non sono nei pensieri dell'ing. Moretti!! E' peggiorato anche il fronte normativo-occupazionale dei ferrovieri e dell'indotto ferroviario. A Torino, ad esempio, si sta assistendo alla cancellazione graduale dell'ITP. Fino a qualche anno fa, l'ITP torinese aveva un corposo quantitativo di lavoro (su 115 macchinisti in forza, 96 erano in turno), diviso in due turni comprensivi di EN, IC, EXP, ES, ES City ed un terzo turno solo AV. Dopo le soppressioni di parecchi treni a lunga percorrenza e l'assegnazione dei servizi ES ed AV a Milano, sono rimasti in turno, rispetto ad una forza complessiva di 96 macchinisti, 36 agenti nel turno Servizio Base (a doppio agente) e 12 nel turno ad AS "Freccia

bianca", ricevuto in service da Milano. Al PdB torinese, per sopperire alla riduzione del lavoro, sono stati invece graficati in turno diversi servizi regionali, ricevuti in service alla TMR. I servizi in service hanno, però, una durata transitoria, vista la programmata riduzione del traffico regionale piemontese, prevista entro giugno 2012. Sono stati unificati anche i 303 del PdC e del PdB, con l'abilitazione ad entrambi i moduli della Distribuzione dei CD e dei CPV, ottenendo un esubero di CD/CPV distributori. Chi non credeva alla precarizzazione occupazionale in FS è stato, purtroppo, smentito. La riduzione dei treni ha portato e porterà esuberanti in ogni settore dell'Esercizio. Negli altri Impianti Servizio Base la situazione non è meno drammatica. Non è difficile prevedere, anche nella Divisione Passeggeri N/I, la stessa Organizzazione divisionale della TMR. Ci saranno Impianti di Riferimento nazionali (Milano, Roma, Napoli) con alta concentrazione del lavoro e gli altri Impianti saranno Associati, con turni di "zona", gestiti dagli IdR nazionali e con limitata presenza numerica e temporale della dirigenza locale. Gli esuberanti anche tra i nostri "colletti bianchi" saranno inequivocabili ed incontestabili. Sarà difficile convincere, chi ha sempre lottato, a scioperare per conservare il posto di lavoro a quei capi che, in passato, hanno boicottato le lotte dei lavoratori, sostenendoli durante gli scioperi, facendo sovente anche prestazioni straordinarie. Sarebbe, comunque, sbagliato ragionare così; occorre lottare per tutti: le tutele sono sacrosante, se estese a tutti!!!

R. Smaldone (TO)

Paola - Pierino Provenzano "L'ULTIMO VIAGGIO VERSO LA PENSIONE"

Nonostante le sue grandi energie fisiche e mentali, la ruota della vita ha voluto che anche Pierino andasse in pensione; e, se la ferrovia non gli ha reso gli onori che si merita siamo noi ad appuntare al petto una medaglia al sugo di cinghiale, quale massima onorificenza per un pantagruelico mangione quale sei tu. Perdonaci se dai nostri sguardi e dalle nostre parole traspare un po di invidia, ma siamo noi a restare qui a macinare rotaie e piatti freddi e frettolosi, nella sporcizia e nel rumore, con mille pericoli che giornalmente speriamo di evitare, ma soprattutto siamo noi a dover convivere con questa banda di aristocratici che ci comanda e sempre pronta a gettarci fango addosso.

Ti avremmo voluto ancora tra di noi per utilizzare le tue grandi capacità, ma così è la vita, solo chi ha lavorato con te può comprendere l'assiduo impegno e volontà che hai dimostrato negli anni, e ci auguriamo che i tuoi valori non vadano dispersi ma solo utilizzati in altre direzioni.

Concludendo con un affettuoso e sincero GRAZIE, ci auguriamo di poterti avere ancora tra di noi.

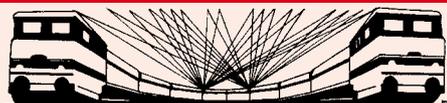
Un augurio per una lunga e serena pensione ed un abbraccio dai macchinisti calabresi.



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

LA CURA

Burlò



ancora IN MARCIA!

Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

26-27 GENNAIO 2012

SCIOPERO GENERALE!!!

CONTRO LA MANOVRA FINANZIARIA DEL GOVERNO MONTI CHE

- FA PAGARE IL DEBITO PUBBLICO A LAVORATORI, PENSIONATI E FAMIGLIE,
- HA INTRODOTTO NUOVAMENTE LA TASSA SULLA PRIMA CASA,
- HA AUMENTATO IVA IRPEF LOCALE E ACCISE SULLA BENZINA,
- HA INNALZANDO L'ETÀ PER LA PENSIONE
- E INTANTO REGALA SOLDI ALLE BANCHE,
- NON FA NULLA CONTRO L'EVASIONE FISCALE,
- NON VA A TOCCARE I RICCHI, CHE ANZI SARANNO SEMPRE PIÙ RICCHI.

CONTRO LE POLITICHE ECONOMICHE "TIPO POMIGLIANO":

GRANDI IMPRESE COME LA FIAT PRIMA CHIEDONO AIUTI ALLO STATO A FONDO PERSO POI CANCELLANO I CONTRATTI NAZIONALI MINACCIANDO CHE ALTRIMENTI SI CHIUDE INFINE DELOCALIZZANO LE UNITÀ PRODUTTIVE E IN ITALIA IL LAVORO SCOMPARE

CONTRO L'ACCORDO DEL 28 GIUGNO 2011 TRA GOVERNO E CGIL, CISL E UIL CHE DISTRUGGE LA CONTRATTAZIONE COLLETTIVA E RIDUCE LA STABILITÀ DEI RAPPORTI DI LAVORO

E CONTRO L'IPOTESI DI ELIMINAZIONE DEL CCNL DEL SETTORE FERROVIARIO

**PARTECIPIAMO IN MASSA ALLO SCIOPERO PROCLAMATO
DAI SINDACATI DI BASE**

USB, ORSA, SLAICOBAS, CIB- UNICOBAS, SNATER, SICOBAS E USI

SETTORE FERROVIARIO

ADDETTI AD IMPIANTI FISSI E UFFICI:

INTERA GIORNATA DEL 27 GENNAIO 2012

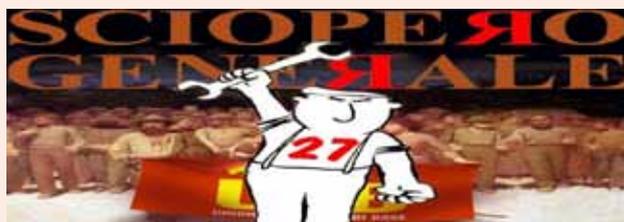
PERSONALE ADDETTO ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI:

DALLE 21.00 DEL 26 GENNAIO 2012

ALLE 21.00 DEL 27 GENNAIO 2012



27 GENNAIO SCIOPERO GENERALE



27 GENNAIO SCIOPERO GENERALE