

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



1000 IMPRESE 1000 CONTRATTI

Il governo dei banchieri ha deciso non solo che bisogna cancellare l'obbligatorietà del contratto unico di settore ma anzi che è lo stesso concetto di contratto collettivo a dover scomparire

IN QUESTO NUMERO: La cancellazione del contratto dei ferrovieri; Liguria, l'ASL impone 2 macchinisti sui treni; STOP IVU; Ricorso agente solo; Perché è sbagliato cancellare l'articolo 18; Freccia rossa e argento: 2 gravi incidenti; TAV, qual'è il bene comune?; Eternit, condanna esemplare; Il ricordo di Francesco Zelante; Incidente di Sala di Giocca, indagati dirigenti FS; Circolare "26" anche al servizio base.

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 - Speciazione in A. P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze. Redazione - ANCO - RA IN MARCIA - Piazza Baldinucci, 8/r - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 15 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 95862666 intestato a "In Marcia" AIM - Piazza Baldinucci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055 486838 - fax 055 4625985 - contiene I.r.

EDITORIALE

DAL CONTRATTO DELLA MOBILITÀ ALLA... MOBILITÀ DEL CONTRATTO!

Da alcuni anni i lavoratori di FS sono chiamati, dai sindacati firmatari del CCNL AF, a scioperare per il Contratto della Mobilità: negli intenti, un contratto unico per tutti i settori del trasporto.

I sostenitori di questa vertenza hanno argomentato che la stipula di questo contratto, che sarebbe uguale per tutti, porrebbe un freno definitivo al fenomeno del dumping contrattuale.

Altri invece (soprattutto esponenti del sindacalismo di base) hanno espresso parole negative, sottolineando ad esempio la non obbligatorietà per legge di questo contratto (quindi sarebbe vincolato solo chi accetterebbe di esserlo) e anche i contenuti mai esplicitati: un contratto uguale per tutti, ma magari prendendo il peggio di ciascun contratto?

Ebbene, oggi entrambe queste posizioni sono state superate.

Tra le iniziative intraprese per salvare l'Italia (poveri italiani...) il governo dei banchieri ha deciso non solo che bisogna cancellare l'obbligatorietà del contratto unico di settore (prevista dall'ultima manovra Berlusconi, in un inspiegabile momento di lucidità del governo precedente), ma anzi che è lo stesso concetto di contratto collettivo a dover scomparire.

Ogni azienda, quindi, potrà fare quello che le pare e piace, le basterà trovare un paio di sindacati, non importa quanto effettivamente rappresentativi, disposti a firmare.

Questa è la morte del contratto collettivo. E' stato invece proprio il contratto collettivo, dal secondo dopoguerra ad oggi, a costituire la base delle tutele dei lavoratori di tutti i settori, stabilendo le retribuzioni minime e gli orari di lavoro massimi, inquadrando le diverse imprese nel rispetto di regole generali comuni, e lasciando alla contrattazione aziendale solo la possibilità di trattamenti migliorativi.

Lo scenario che si prefigura è allarmante: ogni impresa di ogni settore si lancerà in una corsa verso il basso, ovviamente dopo la dovuta dose di piagnistei e le solite scuse [illuminante la vignetta a lato ndr] per giustificare i peggioramenti (altrimenti chiediamo, gli altri lavorano più di noi, c'è la concorrenza, l'Europa, sono sbarcati i marziani...). Insomma passeremmo dal "Contratto della Mobilità" alla... mobilità del contratto!

I lavoratori italiani non possono accettare tutto questo, pena il loro stesso annientamento. Mandiamo a casa i professori-banchieri, la destra che liberalizza anche l'aria che respiriamo, la sinistra che vuole liberalizzare più della destra per dimostrarsi "moderna", i sindacati che sono disposti a firmare tutto, anche le cambiali in bianco, tanto poi chi le dovrà pagare... siamo noi!

Lavoratori di tutta Italia, uniamoci e ricominciamo a lottare!

Fernando

IN PIAZZA CON LA FIOM

"LA VOSTRA LOTTA È LA NOSTRA LOTTA"

La Fiom sta sostenendo una vertenza durissima all'interno della Fiat, una vertenza dal cui esito dipenderà il futuro dei rapporti sociali in Italia tra lavoratori e imprenditori. Essa in questo momento è in prima linea nella battaglia per la difesa dei metalmeccanici ma sta difendendo gli interessi di tutti poiché, per la posta in gioco, i metalmeccanici della Fiom rappresentano la 'categoria generale' dei lavoratori: infatti siamo perfettamente consapevoli che quanto accade ai metalmeccanici poi succederà a tutti. Da come sapremo reagire, tutti insieme, a questa aggressione ai principi e alle regole di convivenza sancite nella Costituzione, dipenderanno nell'immediato futuro, non solo il salario e gli orari di lavoro, ma le libertà e gli spazi di partecipazione civile alla vita democratica del paese.



Quanto accaduto prima a Melfi e Pomigliano, accordi capestro e licenziamenti illegittimi e poi la disdetta del CCNL in tutto il gruppo Fiat, per firmarne un'altro a perdere con le sigle sindacali complici che avallano la scelta di espellere la Fiom dagli stabilimenti, è in prospettiva quello che potrebbe accadere in tutti i settori ed in tutte le aziende. Altro che coesione sociale! Inoltre, l'inverosimile rifiuto della Fiat di rispettare la sentenza di reintegra dei tre lavoratori licenziati a Melfi, emessa dalla Corte d'Appello di Potenza, lascia intravedere un rischio eversivo in cui il potere economico sfida apertamente quello giudiziario. Il quadro politico guidato da un governo reazionario, che legifera contro il lavoro, non offre garanzie di giustizia sociale e di equità, anzi, sembra esattamente il contrario, tanto che la definizione di 'governo dei banchieri' disegna perfettamente la realtà. Come ferrovieri abbiamo partecipato alla manifestazione consapevole che in scala molto minore anche nelle Fs la discriminazione sindacale arriva ormai a colpire le organizzazioni che non sono supine alla volontà aziendale. Da noi è l'Orsa a subire l'esclusione dalle trattative - non ancora dai diritti sindacali - per non aver firmato i devastanti accordi sull'acquirente solo, l'agente polifunzionale sulle locomotive dei treni merci e, da ultimo, l'incomprensibile accordo sui turni individuali (IVU) che pone i lavoratori costantemente sotto ricatto e che ha fatto perdere senza contropartite (conosciute) al sindacato la possibilità di contrattare la delicatissima materia dei turni di macchinisti e capitreno. Questa manifestazione è l'occasione per una forte risposta, organizzata e democratica, contro disoccupazione, precarietà e impoverimento di milioni di famiglie. Un'altolà collettivo agli odiosi ricatti, "diritti o lavoro" e all'incessante processo di arretramento delle condizioni dei lavoratori, favorito in questi anni dalla crisi economica e dal degrado politico-istituzionale in atto.



Foto a cura dei macchinisti F. Chiapperini (TO), A. Vasaturo (RM) e M. Ruggeri (BO)

LA PRESCRIZIONE DELL'ASL 2 DI SAVONA di A. Nicoletta (GE)

LA PRIMA VITTORIA DI UNA LUNGA E DIFFICILE BATTAGLIA

Finalmente a distanza di oltre 2 anni e mezzo abbiamo ricevuto una risposta chiara ed esauriente alle domande che a tutti i macchinisti ronzavano per la testa ovvero:

- "Cosa succede se lungo la maggior parte delle linee ferroviarie mi sento male e non sono più in grado di guidare il treno e sono ad agente SOLO?"

- "Chi mi soccorre e in quanto tempo? E se oltre a stare male io sta male anche un viaggiatore?"

- "Se io sto male, alla locomotiva e al suo regolare funzionamento chi ci pensa?"

La ASL di Savona, su delega della Procura della Repubblica a seguito di un esposto sottoscritto dal Segretario Regionale dell'Orsa Ferrovie Liguria, da tutti gli RLS e RSU dell'Orsa settore Macchina Liguria e da oltre una quindicina di macchinisti, ha indagato sulla questione del soccorso in linea. Lazienda, ha tentato in tutti i modi di "rallentare" l'accertamento della verità, fino a che grazie alla testardaggine di alcuni RLS (Grillo di Torino in particolare ha mantenuto contatti quasi quotidiani con la ASL) le richieste delle Autorità si sono fatte più pressanti e Trenitalia è dovuta capitolare, organizzando una esercitazione. Giusto per non lasciare nulla di intentato, nel tentativo di confondere le acque, ha organizzato l'esercitazione simulando non il "semplice soccorso" ad un macchinista colto da maleore sulla tratta Savona San Giuseppe ma il soccorso ad un treno fermo in linea per svio a causa di frana con il macchinista in codice rosso a seguito dell'urto. Le risultanze di tale esercitazione (preparata e programmata per tempo alla presenza di tutti gli "attori" delle emergenze: 118, Vigili del Fuoco, Polfer e strutture aziendali di Trenitalia e di RFI) sono state, a dir poco,

L'affidamento ad un equipaggio "polifunzionale" (costituito da almeno numero due agenti "conduttori" abilitati alla conduzione del treno) su ogni convoglio percorrente la linea AR da Savona a S. Giuseppe di Cairo Montenotte, ovvero secondo diverse modalità ritenute dal Contravventore parimenti più efficaci in aderenza ai parametri temporali e procedurali d'intervento previsti dalle Normative Sanitarie Internazionali e comunitarie in materia di primo soccorso ed assistenza medica di emergenza, a tutela dell'agente macchinista "unico" e/o "solo" conduttore del convoglio.

imbarazzanti: un'ora per raggiungere il macchinista e stabilizzarlo, un'altra mezz'ora per inviarlo verso il Pronto soccorso dove giungeva 2 ore dopo l'impatto. Questo "risultato" dava l'idea ai funzionari ASL presenti che nell'organizzazione del soccorso qualcosa non quadrava e che ciò che Trenitalia e RFI hanno progettato per rispondere a tali evenienze in linee NON garantisce la sicurezza dei lavoratori e anche dei viaggiatori.

È stata quindi emesso un provvedimento prescrittivo che, ricordiamo, dice:

... "Atto di prescrizione con imposizione di specifiche misure atte a far cessare il pericolo per la sicurezza dei lavoratori durante il servizio".

La Prescrizione dell'ASL di Savona finalmente premia il lavoro svolto dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (del PdM) che in questi anni si sono impegnati senza incertezze nel pretendere il rispetto di quanto previsto dalla Legge, recandosi personalmente e periodicamente a colloquio con le Strutture di Vigilanza. Con loro vengono premiati anche gli enormi sforzi dell'OrSA, che non li ha mai abbandonati e dei macchinisti, almeno di quelli che ne hanno seguito le indicazioni comportamentali.

Ma il lavoro non può dirsi assolutamente finito, da oggi anzi sarà per tutti noi ancora

più impegnativo. Torneremo in tutte le Procure e in tutte le ASL della nostra Regione, che avevano frettolosamente archiviato gli stessi esposti alla base della prescrizione di Savona, fidandosi esclusivamente delle rassicurazioni sul soccorso propinatigli da Trenitalia e RFI, affinché anche loro si rendano conto della situazione ed "appoggino" la ASL di Savona in questa "battaglia di Civiltà" sul soccorso al macchinista.

Nel contempo siamo già costretti a respingere gli attacchi strumentali dell'Azienda che minaccia la chiusura di tale linea per affidarla al trasporto su gomma e delle altre OS Regionali che chiedono Tavoli separati all'Azienda in quanto "offesi" dai nostri volantini nei quali informavano i lavoratori di quanto successo e delle precise e individuate responsabilità delle OO.SS firmatarie dell'accordo del 15.5.09 su questi due anni di AS, e non solo quello, che hanno messo e mettono a repentaglio la sicurezza di lavoratori, viaggiatori e ridotto i posti di lavoro. Inoltre con volantini a dir poco vergognosi "pontificano" sull'opportunità delle nostre iniziative e ci accusano di "aver delegato ad una ASL una questione dagli aspetti tipicamente sindacali e che con l'azione sindacale andava risolta" dimenticandosi che se la vertenza dell'AS fosse stata affrontata con una vera azione sindacale, rispettosa delle leggi che tutelano lavoratori e viaggiatori, non ci sarebbe stato bisogno di far intervenire nessuna ASL. Invece la questione è stata da loro "risolta" il 15.05.2009 con un vergognoso accordo extra-contrattuale a firma dei "soliti noti".

L'intera struttura dell'Orsa Ferrovie Liguria e il suo settore Macchina "Macchinisti Uniti" continueranno sulla strada intrapresa forti delle proprie idee e del convincimento che, Peppone docet, "Chi dice la verità prima o poi verrà scoperto".

Voglio cogliere l'occasione per ringraziare pubblicamente due persone:

il mio amico e collega Mauro Olivieri la cui lucidità, precisione e giusta dose di sarcasmo nello scrivere sono preziosissime per tutti noi della Liguria e mi hanno molto aiutato a raccontarvi questa vicenda e il mio altrettanto amico e collega Giuseppe Grillo di Torino che in fatto di caparbietà e irriducibilità è un esempio da seguire per ogni RLS o attivista sindacale che si rispetti.

CT Maria Nanni

Agostino Nicoletta Orsa MU Liguria

AGENTE SOLO di G. Cardinale (BO)

PRIMO GRADO: RICORSO RESPINTO

Ma il giudice non ha affrontato le questione di merito. Già pronto il ricorso in Corte d'Appello dell'Orsa

Il Gruppo FSI ha prontamente divulgato la notizia del rigetto, da parte del Tribunale del Lavoro di Roma, del ricorso presentato da ben 162 macchinisti di Trenitalia contro le sanzioni legate alla questione dell'Agente Solo. I macchinisti resistenti avevano richiesto e ottenuto di viaggiare con un secondo agente in cabina di guida con quei servizi predisposti con il modulo di condotta ad Agente Solo; per questo motivo erano stati sanzionati anche con svariati giorni di sospensione dal servizio e dalla retribuzione, nonostante fosse stata la stessa Azienda a soddisfare le loro richieste. Nonostante in realtà molti di più fossero stati i macchinisti che avevano aderito alla protesta (un migliaio circa) senza arrivare alle sanzioni, solo i 162 sanzionati avevano potuto presentare ricorso contro i provvedimenti, che andavano dal singolo giorno di sospensione in su, presso il Tribunale del Lavoro di Roma. Le motivazioni del rigetto, che al momento di andare in stampa non sono state ancora depositate, si baserebbero però solo sulla legittimità dell'applicazione da parte datoriale dell'Accordo del 15 maggio 2009 -con il quale è stato introdotto

l'Agente Solo- a tutti i lavoratori, anche quelli non iscritti alle organizzazioni sindacali firmatarie; e ciò nonostante una lunga vertenza in atto e le oltre 6000 firme -la maggioranza assoluta dei macchinisti- che avevano chiesto un referendum sull'accordo. Su tutte le altre fondamentali questioni sollevate dai legali dell'OrSA il giudice pare non si sia pronunciato, rifiutando anche la richiesta di un rinvio per esaminare tutte novità sopraggiunte nel frattempo, ad esempio la prima prescrizione di un ASL sul problema spinoso del soccorso al macchinista. Insomma rimangono aperte tutta una serie di questioni (stress lavoro correlato, soccorso, democrazia sindacale etc.) che solo col ricorso in Appello potranno essere affrontate. Questa battuta d'arresto non ci scoraggiare di certo perché sappiamo di essere nel giusto e lo dimostreremo. È fondamentale però, oltre ad attendere i prossimi giudizi, fare di più sul piano sindacale ad esempio partecipando in massa agli scioperi, che rimangono l'arma migliore per affermare con forza le nostre ragioni.



AUTOMATISMI INCONSCI

Agente solo, monotonia, ripetitività ed il pericolo dell'atto riflesso

Qualcuno ricorderà l'incidente di Rouen del 30/08/2004 [dall'archivio de "La Talpa" di Milano ndr]: il macchinista solo aveva superato un segnale a via impedita in stato di incoscienza (dormendo), ma continuando con un atto riflesso ad azionare il pedale del vigilante. Un episodio riconducibile alla stessa casistica lo segnaliamo recentemente in Svizzera. Uno scontro frontale tra due treni, per quello che sappiamo a bassa velocità e fortunatamente senza morti, è avvenuto in quanto il macchinista (30 anni di anzianità) di uno dei due convogli non si era fermato alla stazione di incrocio. In seguito, lo stesso macchinista, punito, ha ricorso sostenuto dai legali del suo sindacato. È emerso che, grazie ad una perizia neurologica, era innocente. Ovvero, aveva perso conoscenza in seguito ad un arresto cardiaco provocato da un movimento della testa. Ebbene, in quello stato di incoscienza il macch. ha conservato tutti gli automatismi, continuando meccanicamente ad affettuare gesti e movimenti fatti sino a quel momento, ovvero a condurre il treno. L'attimo della collisione è stato come un "elettroshock", che lo ha fatto risvegliare di colpo. Di quanto avvenuto prima non ricordava nulla. Tutto quanto sopra a proposito di agente solo, di lavoro monotono e ripetitivo. La considerazione finale è ancor più sconcertante e piena di spunti di riflessione: se vi fosse stata la tecnologia (per fermare il treno che aveva superato indebitamente la stazione di incrocio), il macchinista non si sarebbe "risvegliato" e non sarebbe stato soccorso, con conseguenze facilmente immaginabili (decesso o danni permanenti). Paradossalmente, lo scontro lo ha salvato. Così come lo avrebbe salvato la presenza del secondo agente, che avrebbe evitato la collisione.

A. P. (MI)

29 MARZO - 1 APRILE - 2012 MACCHINISTI, TORNIAMO A SCIOPERARE!

A fine marzo scioperiamo ancora per ribadire il nostro no alle scellerate scelte aziendali degli ultimi anni.

MOTIVAZIONI DELLO SCIOPERO

Dall'accordo del 15 Maggio 2009 sull'agente solo l'arretramento che noi macchinisti stiamo subendo pare non avere fine: polifunzionale cargo, IVU, circolare "26", inasprimento dei provvedimenti disciplinari, taglio accessori. Anche quando era parso che a qualcosa di buono si potesse arrivare, con l'accordo tecnico in Trenord, è stato ostacolato dalla stessa società che l'aveva firmato.

UNA LUNGHISSIMA VERTENZA

L'OrSA in questi anni ha portato avanti una vertenza forte dei consensi sempre crescenti fra i lavoratori che, nonostante tutto, vedono in questo sindacato l'unico soggetto (assieme ai piccoli sindacati di base) che prova a rallentare lo sfascio dei diritti rimasti. La prescrizione dell'ASL di Savona è una prima vittoria ma il ricorso perso in 1° grado a Roma è il segno che questa battaglia di civiltà è ancora lunga.

GLI ALTRI SINDACATI

Il resto del fronte sindacale confederale e "autonomo", purtroppo, ha finora mostrato un atteggiamento totalmente succube alle scelte aziendali: spesso per puro tornaconto ma a volte con la sballata tesi che dopo aver concesso molto si arrivi a un punto di equilibrio... niente di più sbagliato! Nei fatti assistiamo a infinite richieste al ribasso per i lavoratori. Forse solo ora qualcuno all'interno dei confederali inizia a capire che la strada della "firma a prescindere" non è quella giusta... temiamo sia tardi.

MACCHINISTI!

NON POSSIAMO PERMETTERCI DI ALLENTARE LA PRESA ORA,

SCIOPERIAMO COMPATTI

Alla Cargo: dalle 21 del 29/03 alle 21 del 30/03
Alla passeggeri e regionale: e dalle 21 del 31/03 alle 21 del 1/04

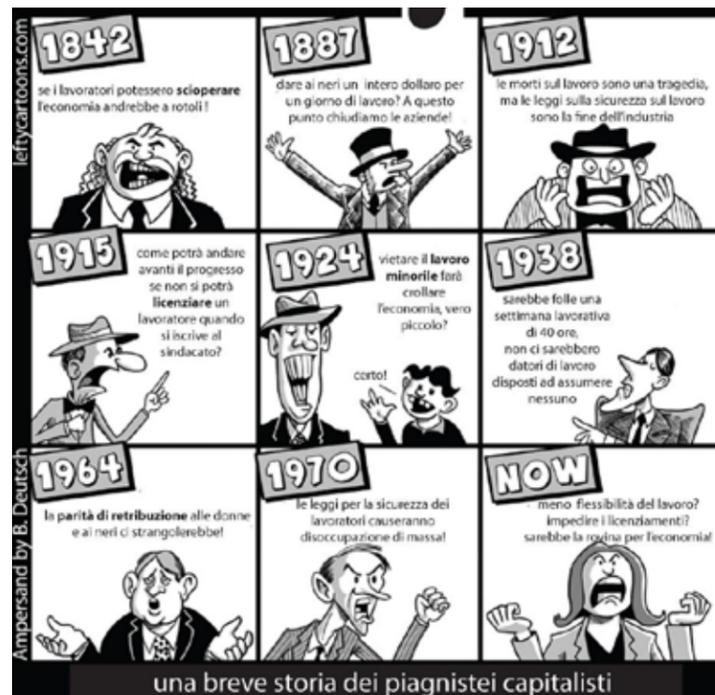
LIBERALIZZAZIONI di P. Romano (MI)

SERVE MODIFICARE L'ART 18?

Da qualche tempo, rispetto ai diritti acquisiti, si dice: "Stiamo tornando indietro di 20 anni". In verità stiamo tornando indietro agli anni in cui non esistevano diritti, tutele e democrazia nei luoghi di lavoro. Insomma, agli anni in cui non c'era lo Statuto dei lavoratori. Pensavamo che la legge varata nel 1970 fosse una grande e incontrovertibile conquista nella moderna democrazia. E invece, oggi si pensa che i diritti e le tutele sono un ostacolo nel mercato del lavoro, al punto di pensare che il lavoro non è un diritto, bensì una concessione. Da qui l'attacco all'art.18 che rappresenta il caposaldo del diritto al lavoro. Da tempo è partito un attacco al diritto al lavoro. Si è partiti dal "Basta! al posto fisso" del compagno D'Alema, al posto fisso Montiano che annoia (...chi non ce l'ha direbbe Andreotti). Al tempo del duo D'Alema -Cofferati, la flessibilità era il nuovo dogma per creare posti di lavoro. E' nata la precarietà ed è aumentata la disoccupazione. Oggi per porre rimedio a questi guasti, la formula magica è eliminare l'art. 18 perché blocca la competitività. Peccato che non c'è più nulla su cui competere, perché grazie alle politiche liberiste il lavoro è stato portato fuori dai nostri confini. È stato delocalizzato. Ma, se manca il lavoro serve oggi eliminare l'art. 18? Non giriamoci attorno. Oggi, il problema vero è che non essendoci lavoro si cerca di rimaneggiare quel poco rimasto, scaricando sui lavoratori la responsabilità di politiche disastrose che non hanno attirato le aziende, ma le hanno fatto scappare verso lidi in cui il lavoro costa meno a causa dello sfruttamento e della mancanza di diritti. Noi occidentali, dovevamo civilizzare gli altri e invece, ci troviamo, dopo il 900' industriale, a essere cannibalizzati. A tornare indietro all'età della pietra. Dovevamo inquinare gli altri verso politiche di democrazia e diritti civili, ci ritroviamo ad essere conquistati e costretti a tornare poveri. Era questa la globalizzazione che auspicavamo nel ventesimo secolo? Credo si sia sbagliato qualcosa. Chi deve pagare questi errori? In Italia il 60% della ricchezza è in mano al 10% della popolazione. Significa che il 90% degli Italiani è quasi povero. Significa che le politiche di questi anni, hanno favorito chi era già ricco facendogli accumulare nuovo ricchezza. Cosa sta facendo il Governo in questi giorni? Continua a tassare il 90% degli Italiani. Allora,



non bisogna chiedere la modifica dell'art. 18, ma bisogna cominciare a eliminare i guasti veri che hanno prodotto questo squilibrio. Occorre "controllare" il libero mercato, attraverso regole strutturali e politiche fiscali incentivanti. Faccio un esempio concreto. Si vuole liberalizzare il settore ferroviario e si è eliminata la norma che obbligava le imprese ad adottare un CCNL unico di riferimento per tutto il trasporto. In tal modo si consente a chi è ricco di creare un'impresa ferroviaria facendo concorrenza non sulla qualità e sull'efficienza del servizio, bensì sullo sfruttamento dei lavoratori non garantendo diritti e tutele. Quindi consentendo l'accaparramento di fette di mercato libero e garantendo nuovi grandi profitti. Invece, la "regola" di adottare un CCNL unico garantiva la liberalizzazione, ma imponeva a chi volesse fare impresa di concorrere seriamente per migliorare i servizi e non per arricchirsi sulle spalle dei poco tutelati. Nel trasporto aereo liberalizzato, RYNAIR assume i lavoratori italiani con un contratto in Irlanda e non paga i contributi pensionistici. Questo è il compito della politica tutelare i diritti di tutti. Quindi battiamoci per fissare regole nuove non per far eliminare quelle esistenti!



una breve storia dei piagnistei capitalisti

TRATTATIVE PER IL RINNOVO DEL CONTRATTO

Ancora nulla di fatto ma... niente di buono all'orizzonte

Le trattative per il rinnovo del contratto dei ferrovieri sono ancora in corso. Anche nell'ultima bozza presentata da parte aziendale, i contenuti risultano assolutamente inaccettabili. Per i macchinisti ogni punto della proposta di nuovo orario di lavoro risulterebbe un peggioramento delle condizioni attuali: FS chiede più lavoro, più condotta, più notti, agente solo più esteso... insomma un abbattimento di ogni limite normativo attualmente in vigore. In nessun punto invece si migliora.

Risulta in particolar modo negativa l'ostinazione a voler introdurre il concetto di "base operativa", o comunque la si voglia chiamare, ampliando il disagio già oggi esistente soprattutto nei grandi impianti: si chiede insomma di poter far iniziare e/o terminare le prestazioni lavorative ovunque entro un determinato raggio chilometrico. Tutto questo mentre i lavoratori di numerosi settori del mondo del lavoro, non solo del nostro, stanno lottando per il riconoscimento di una "residenza amministrativa", che sia origine e termine di ogni giornata di lavoro.

Inoltre le relazioni industriali stanno dando l'ennesima conferma di non funzionare come dovrebbero: l'azienda propone, i sindacati chiedono modifiche alle bozze presentate, ma FS fa orecchie da mercante. Non c'è dialogo: la scelta è fra "prendere" o "lasciare", in puro "stile Marchionne".

Per il momento, piuttosto che trovarsi con l'ennesimo contratto al massacro, è meglio per i ferrovieri che tutto resti com'è. Ma questo stallo quanto può durare? E' bene che i ferrovieri continuino a mantenere alta l'attenzione, e a ribadire a chi sta ai tavoli che un contratto così devastante "non s'ha da fare".

G. Giustiniani

PORTE KILLER

FRECCIARGENTO: IL ROMA-BRESCIA PERDE UNA PORTA IN CORSA E IL 'BLOCCO PORTE' RESTA VERDE

Rischiato un grave incidente. Un episodio analogo era accaduto sulla stessa linea il 28 gennaio scorso. Le porte elemento critico per la sicurezza. L'ANSF denuncia la scarsa manutenzione degli ETR

Il rischio da 'porte killer' si conferma in tutta la sua drammatica attualità come una delle lacune della sicurezza ferroviaria. Decine e decine di episodi avvenuti negli ultimi anni, con morti, mutilati e feriti non bastano ancora ad affrontare con determinazione il problema. Stavolta è accaduto all'Etr 485/36 del treno Eurostar frecciargento 9482, partito la sera del 27 febbraio intorno alle 18 e 30 da Roma e diretto a Brescia. Mentre percorreva il tratto della linea DD Roma Firenze, compreso tra il bivio, Chiusi sud e Chiusi nord nei pressi del km 143, una porta della penultima vettura di prima classe, la vettura BB 485-207 si è scardinata ed è volata via alla velocità di circa 243 Km/h. Un incidente grave che avrebbe potuto causare conseguenze molto serie per viaggiatori e ferrovieri - in primo luogo quelli dei treni incrociati - ma anche per le persone che vivono ai margini della ferrovia se solo si pensa agli effetti di una porta dal peso di quasi un quintale lanciata come un proiettile a quella velocità. Un elemento inquietante è dato dalla permanenza sul banco di guida della segnalazione rimasta accesa ad indicare le 'porte chiuse' regolarmente tanto l'allarme è stato lanciato dall'addetto alla ristorazione presente nella vettura limitrofa. Sull'incidente, avvenuto dopo pochi giorni dalla denuncia dell'ANSF



sulle lacune manutentive ai treni Etr, sono in corso indagini da parte della Procura di Montefiascone, dell'ANSF che ha imposto una revisione generale di tutte le porte degli Etr 465, pena lo stop dei convogli, oltre che degli investigatori del Ministero dei trasporti. Dalle notizie filtrate dai corridoi di Piazza della Croce Rossa siamo venuti a conoscenza di alcuni dettagli sulla dinamica che se verificati risulterebbero inquietanti: la porta si sarebbe staccata dalle proprie staffe, il cui metallo risulta spezzato 'a fatica' come si vede dalle foto; ovvero i meccanismi e i leveraggi (su cui sono collegati i micro interruttori che leggono la posizione della porta) sono rimasti chiusi ma il pannello della porta era volato via. Questo episodio analogo ad altri precedenti ed a quello del 28 gennaio scorso avvenuto sulla stessa linea sempre ad un treno frecciargento, risulta un nuovo evento sentinella su cui i responsabili aziendali devono prestare molta attenzione. Con la sicurezza non si scherza.



FRECCIAROSSA

DISASTRO SFIORATO SULL'ALTA VELOCITÀ, INVESTITO UN CARRELLO LAVORI A 283 KM/H

Il 9610, primo treno della mattina da Napoli a Milano, mentre marcia alla velocità di 283 km/h nei pressi di Roma, a Labico, investe un carrello 'dimenticato' sui binari, del tipo di quelli utilizzato dagli addetti alla manutenzione. Il macchinista a seguito dell'urto violentissimo subisce un grande spavento mail treno, fortunatamente, non deraglia. A quella velocità sarebbe stato un terribile disastro. Il sistema ERTMS non ha rilevato la presenza dell'ostacolo perché era del tipo a ruote isolate utilizzato per le prove dei circuiti di binario. La fase di riattivazione della circolazione dopo le interruzioni per manutenzione sono la fase più critica.



Anche le procedure del sistema ERTMS necessitano di una verifica e di adeguamento per evitare il ripetersi di incidenti di questo tipo. Da segnalare l'omertà sull'incidente imposta dall'azienda ai ferrovieri e il tentativo di addossare la colpa a presunti ladri di rame, come per l'incendio di Roma Tiburtina. Mentre le inchieste, si spera, chiariranno l'accaduto, tutti noi dobbiamo continuare a pretendere e praticare azioni e comportamenti improntati alla massima tutela dell'incolumità, nostra e di quelli che trasportiamo.

LOMBARDIA: 730 GRATUITO PER TUTTI GLI ABBONATI

Anche quest'anno tutti gli abbonati della Lombardia potranno usufruire gratuitamente del servizio del 730, presso la sede di Milano (Stazione Centrale lato binario 21, scala E, 3° piano). Per ulteriori informazioni rivolgersi ai referenti d'impianto. Per le prenotazioni chiamare il numero 3920024074



MONTI SI È ARENATO CONTRO LO SCOGLIO DEL TAV

Il vento sta cambiando... ma il governo Monti lo sa? L'Italia sta prendendo coscienza dell'enorme sperpero di denaro pubblico che si nasconde dietro alle grandi opere e in particolare dietro al TAV in Valle di Susa. Quest'opera ha già divorato milioni e milioni di euro non solo in progetti raffazzonati, ma anche per l'ordine pubblico (costi paragonabili alla missione in Afghanistan!). Dopo che la politica, con la complicità delle banche, ha portato sul baratro della bancarotta il popolo italiano, il governo ha deciso di usare il pugno duro contro i No Tav perché "l'opera va fatta ... per il futuro dei nostri figli".

Ci chiediamo se, in un paese normale, quando c'è disagio e la gente si lamenta che non arriva nemmeno a metà mese con i soldi che ha, sia il caso di far viaggiare più velocemente le merci attraversando il continente da una parte all'altra piuttosto che prendere provvedimenti per il presente. Soprattutto in questo momento non ha senso togliere i soldi dalle pensioni, dalla sanità, dall'istruzione e da altri servizi sociali!

Forse il governo Monti alias Corrado Passera non ha compreso che i conti veri si fanno con

la gente e non con le banche.

Per fortuna (o per interesse elettorale...) alcuni politici cominciano ad accorgersi che sta cambiando il vento: Di Pietro e Vendola chiedono una moratoria sull'opera, mentre il sindaco del PD di Bari aderisce all'appello di Don Ciotti per aprire un tavolo di confronto. Persino una parte della destra ha ripensamenti: Granata dà piena solidarietà al popolo No Tav e definisce Monti un grande ipocrita. Al momento il polso duro del governo ha avuto l'effetto travolgente di mobilitare migliaia di persone in tutta Italia: dalla Valle di Susa a Roma e Milano.

Il governo Monti deve capire che è arrivato il momento di aprire una vera discussione partendo dall'opzione zero (ovvero non fare il Tav). L'osservatorio Virano invece, dopo aver dimostrato nel primo quaderno la non necessità dell'opera, accantonò subito questa opzione, perché l'obiettivo era ottenere il consenso a farla (tanto che furono addirittura esclusi i 24 comuni contrari).

Siccome riteniamo che da qualunque decisione si può sempre tornare indietro (anche pagando le penali i costi sarebbero sicuramente minori rispetto alla gestione di un cantiere così vasto) auspichiamo un ripensamento del governo Monti.

Dialogo e manganelli non sono compatibili.

La redazione: Ambiente Valsusa info@ambientevalsusa.it



I COSTI DELL'ALTA VELOCITÀ IN ITALIA

Le cifre indicate sono espresse in MILIONI DI EURO

Tratte AV/AC	Costi previsti nel 1991	Dati e stime ufficiali 2005	AUMENTO %
Napoli-Roma	1.994,00	5.600,00	181%
Roma-Firenze	51,00	400,00	684%
Firenze-Bologna	1.074,00	5.400,00	403%
Bologna-Milano	1.482,00	6.700,00	352%
Milano-Torino	1.074,00	7.100,00	561%
Milano-Verona	1.125,00	4.700,00	318%
Verona-Venezia	869,00	3.900,00	349%
Milano-Genova	1.585,00	4.720,00	198%
TOTALE	9.254,00	38.520,00	316%

FONTE: QUASCO (società di ricerca per la "Qualità degli appalti e sostenibilità del costruire")

La tabella è tratta dall'articolo "Che siate pro o contro la TAV, forse volete sapere chi la paga" di Attilio Giordano da Il Venerdì di Repubblica del 3/3/2006

TAV: ALTA VELOCITÀ O ALTA VORACITÀ?

Persino il Sole 24 Ore (giornale di Confindustria) ha sostenuto l'anti-economicità dell'AV.

Secondo una sua stima sui costi/benefici delle varie linee AV, per giustificare la linea AV Milano-Bologna occorrerebbero 8,9 milioni di passeggeri l'anno (rispetto ad una previsione oscillante tra 5,9 e 7,2 milioni); ne occorrerebbero 14,2 milioni di passeggeri per pareggiare i conti della Milano-Torino (a fronte dei circa 1,5 milioni trasportati nel 2010). Secondo le fonti citate di Sole 24 Ore, solo le tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze potrebbero raggiungere un saldo positivo, considerando i benefici economici indiretti, mentre il saldo sembra invece «negativo» per la Roma-Napoli e «molto negativo» per la Milano-Torino. L'atavico problema della lievitazione "innaturale" (leggasi "tangentopoli") dei costi delle Opere pubbliche italiane fa sì che, in un periodo di crisi economica come quella attuale, si opti per l'utilizzo delle infrastrutture esistenti (tante da rimodernare). L'attuale linea valsusina Torino-Modane, recentemente ristrutturata per consentire il trasporto merci "combinato", è sott'utilizzata (dei 20milioni tonn. Merci/annui, se ne trasportano 1,2) ed ha visto un sostanziale calo di traffico ferroviario nell'ultimo decennio; costruirne una nuova è uno spreco economico notevole e provocherà danni ambientali non indifferenti, specie per il trasporto e lo smaltimento del materiale di scavo dei 54 Km di galleria. E' previsto che 10 mila persone valsusine si ammaleranno causa inquinamento prodotto dai lavori TAV.

I No-Tav, forti dell'appoggio di 340 eminenti professori universitari esperti in costruzioni, hanno presentato 150 motivazioni per motivare il NO. I poteri forti (costruzioni, finanziari, politica nazionale e locale, faccendieri e malavita organizzata) invece, sono intenzionati a realizzare l'opera senza nessun ripensamento. La raccapricciata "militarizzazione" della Val Susa segna la sconfitta del buon senso e del dialogo ed il trionfo del "fare all'italiana". Non è difficile prevedere un'ennesima "cattedrale nel deserto", costata tanto e poco utilizzata, in perfetto stile "tangentopoli". Sarà forse Alta Velocità, ma, a giudicare dai costi iniziali e finali, si trasformerà sicuramente in "Alta Voracità".

R. Smaldone (TO)

INCIDENTE SALA DI GIOCCA

SEI DIRIGENTI FS INDAGATI PER LA MORTE DI GIUSEPPE SOLINAS

L'accusa è omicidio colposo e disastro ferroviario. Anche le società Rfi e Trenitalia sotto processo per responsabilità amministrative

Sassari - Dopo oltre due anni dall'incidente in cui ha perso la vita il nostro compagno di lavoro, Giuseppe Solinas, di Ploaghe, la procura della Repubblica ha chiesto il rinvio per sei dirigenti Fs, con accuse che vanno dal disastro ferroviario all'omicidio colposo per violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro. Era il 19 dicembre 2009 quando Giuseppe, che proveniva da Sassari col regionale 8921, in uscita da una galleria, trova sui binari una grande massa franata dal costone della montagna che col buio può vedere solo per pochissimi secondi. Non ha il tempo di fare altro che frenare e provare ad alzarsi ma le dimensioni della cabina - e quella assurda e maledetta poltrona troppo grande per gli angusti spazi della 668 - non gli danno modo di mettersi al riparo. È morto schiacciato tra il banco di guida e la poltrona dopo i vani tentativi di soccorso. Gli altri passeggeri sebbene il treno fosse deragliato, data la bassa velocità e l'impatto frontale non hanno subito gravi conseguenze, se non il grande spavento dovuto all'urto. Una morte che si poteva evitare se solo Rfi ed i suoi dirigenti avessero effettuato una manutenzione adeguata della parete franosa o se avessero dotato quel tratto di linea di segnali per la protezione dalla caduta massi, così come già esistono su altre



linee, visto che proprio quella zona è individuata ufficialmente come "a elevata pericolosità da frana". La morte di Giuseppe si sarebbe potuta evitare anche se il datore di lavoro e gli altri funzionari di Trenitalia avessero adeguato opportunamente le cabine di guida - progettate negli anni '50 - così fragili e vulnerabili dotandole in questi sessant'anni di spese folli su treni di tutti i colori, di una gabbia di protezione indeformabile o, più semplicemente, se nell'adeguamento ergonomico delle cabine di guida si fosse tenuto conto di questo rischio con un'apposita valutazione che avrebbe certamente escluso la possibilità di introdurre poltrone di guida che incastrano il macchinista al suo posto di lavoro. Il sostituto procuratore della Repubblica Gianni Caria attribuisce le responsabilità per la morte di Giuseppe ai dirigenti di Trenitalia, Sandro Tola, responsabile della Struttura operativa della direzione generale, Pasqualino Cabizza, responsabile Direzione passeggeri, Raimondo Loi, capo del Servizio prevenzione e protezione e ai dirigenti di Rfi, Salvatore Crispo, responsabile Gestione operativa, Antonello Sanna, responsabile tronco lavori e Daniele Seglias, a capo della Direzione territoriale di produzione. Incolpate di illecito amministrativo anche Trenitalia e Rfi, proprio in virtù



della norma che include i soggetti giuridici (e non solo le persone fisiche) tra gli "imputati". La Procura ha chiesto il rinvio a giudizio per tutti e l'archiviazione per due dirigenti, Pier Paolo Olla e Mauro Murgia, indagati ma risultati estranei. Oltre ai singoli indagati, la magistratura ha messo sotto accusa, in base alla D.Lgs. 231/01 sulla responsabilità amministrative delle imprese, anche le due Società quali persone giuridiche, che avrebbero beneficiato dei vantaggi economici derivanti dal risparmio sulle mancate azioni per prevenire l'incidente. La famiglia, alla quale ci sentiamo particolarmente vicini, ha annunciato la volontà di costituirsi parte civile nel processo; la rivista valuterà di fare altrettanto a tutela della sicurezza di tutti i macchinisti.



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

L'ABOMINEVOLE UOMO DELLE NEVI

Nello Stato Pontificio un bel giorno nevicò, e vennero giù ben 10 cm di neve. Essendo notoriamente lo Stato Pontificio un paese tropicale, quei 10 cm bastarono per gettare le Ferrovie Pontifiche nello scompiglio: si bloccarono treni, stazioni e scali.

In particolare si bloccò un treno sulla riviera romagnola, perché i pantografi del locomotore si erano ghiacciati e i macchinisti, dopo averli dovuti abbassare per la perdita di tensione di linea, non riuscivano più ad alzarli.

I due malcapitati chiesero quindi riserva, ed iniziarono subito a ricevere telefonate da quelle menti fini che erano i dirigenti delle Ferrovie Pontifiche.

La telefonata più agghiacciante (per stare in tema invernale) fu quella del Cardinal Anselmo Paolinuttili, Responsabile Supremo della Linea Direttrice Somma (nelle Ferrovie Pontifiche si usava dare incarichi dai nomi altisonanti per coprire le reali lacune di chi gli incarichi li ricopriva).

Il Paolinuttili ordinò ai macchinisti di salire

sull'imperiale e alzare i pantografi spingendoli in su con le mani: ricordiamo che all'epoca dello Stato Pontificio non c'era purtroppo ancora la minima attenzione per le norme antinfortunistiche, nemmeno quelle basilari.



I macchinisti, più allibiti che arrabbiati, si rifiutarono, al che il Cardinal Paolinuttili li minacciò di scomunica.

Successivamente sempre il Massimo Responsabile della Linea Direttrice Somma (il suo titolo era già salito perché nelle Ferrovie Pontifiche più eri cattivo, e meno ci capivi di ferrovia, più facevi carriera a dir poco fulminee) dispose di inviare in soccorso una locomotiva elettrica, senza ascoltare i macchinisti che invece gli avevano consigliato di utilizzare un diesel.

La locomotiva di soccorso ovviamente si perse anche lei nella bufera, allorché dopo altre 14 ore di attesa il Grande Massimo Responsabile Supremo della Linea Direttrice Somma Cardinal Paolinuttili decise finalmente di inviare un diesel.

Dopo quindi sole 46 ore di freddo, neve e bufera, gli sventurati passeggeri del treno riuscirono ad arrivare in stazione, ed erano troppo congelati per avere la forza di protestare.

Dal canto suo il Cardinal Paolinuttili era soddisfatto: certo prima o poi sarebbe diventato Amministratore Delegato, o, perché no, Papa!

QUALCOSA SI MUOVE di R. Smaldone (TO)

ETERNIT: CONDANNA ESEMPLARE!



Il 5/11/1997 il Tribunale di Torino emise la prima condanna per l'amianto contro alcuni dirigenti F.S. e le F.S. stesse (sentenza 7081/97, depositata il 2/6/1998), per la morte di alcuni operai delle Officine Grandi Riparazioni di Torino (OGR), deceduti per aver lavorato l'amianto, utilizzato per coibentare carrozze e locomotive (vedasi articolo su AIM 2/1999). Fu persino riconosciuta la morte della moglie d'un operaio, avendo essa contratto il mesotelioma pleurico nel lavare la tuta del marito. L'allora PM Guariniello non si è certo fermato, nonostante tutti gli ostacoli politici, imprenditoriali ed ambientali. È stato ancora protagonista del processo per i morti della Thyssen, facendo condannare per omicidio volontario i dirigenti ed i proprietari dell'azienda, rei d'aver dolosamente "risparmiato" sulla sicurezza, rischiando premeditatamente la vita dei lavoratori.



Una delegazione di lavoratori francesi al processo Eternit; in alto (foto grande) alcuni dei familiari delle vittime; in alto a destra il pittogramma presente sui nostri locomotori; di fianco l'immagine emblematica sulle condizioni in cui si lavorava l'asbesto, da notare il fazzoletto sul naso come unica protezione dalle micidiali polveri

È stato pure infaticabile PM in quest'ultimo processo, che ha visto imputati i due dei proprietari della fabbrica Eternit, il magnate svizzero Stephan Schmidheiny e il barone belga Jean Louis De Cartier De Marchienne. Costoro hanno omesso dolosamente tutte le misure di sicurezza per salvaguardare la salute non solo delle maestranze, ma anche delle persone a contatto con i lavoratori impregnati di fibre d'amianto (moglie e figli); hanno anche inquinato le città sedi degli stabilimenti Eternit italiani (Casale, Rubiera, Bagnoli e Cavagnolo). La condanna a 16 anni per disastro doloso pronunciata dal Tribunale di Torino e le sue motivazioni hanno scosso le coscienze mondiali ed in diverse nazioni si stanno organizzando rivendicazioni simili a quelle casalesi. È doveroso ricordare che la pericolosità dell'amianto si conosceva già dall'inizio '900. Nel 1906 il medico statunitense H. Montagne Murray aveva denunciato i diffusi casi d'asbestosi nelle fabbriche che lavoravano l'amianto. Nel 1927 il Regio Decreto 530 del 14/04/1927 obbligava le aziende a tutelare la salute dei lavoratori esposti a tutti gli agenti nocivi (gas, vapori, polveri etc. ecc.); nel 1940 il medico torinese C.A. Vigliani studiò il fenomeno asbesto e, nonostante i primitivi mezzi diagnostici d'allora, ri-



F	T	I
P	S	C

F = Fiancate Laterali
T = Testate
I = Imperiale
P = Pavimento
S = Sottopavim.
e sottocassa
C = Caronature

levò un alto tasso di malattia (14%) tra i lavoratori amiantiferi piemontesi. Nel dopoguerra altre leggi hanno vincolato i datori di lavoro alla tutela totale della salute dei lavoratori, ma solo nel 1994 l'amianto è stato messo fuorilegge. Le forme tumorali legate all'amianto restano incurabili ed hanno una gestazione addirittura quarantennale. Basta qualche fibra di pochi millesimi di millimetro per innescare la malattia letale. Gli oltre tremila morti finora accertati (1846 solo a Casale) sono destinati a salire nel prossimo futuro, finché tutto l'inquinamento da amianto non sarà completamente rimosso dai luoghi ove esso è presente. Noi macchinisti, che in passato rifiutavamo i locomotori coibentati con amianto, venivamo derisi dai colleghi e sanzionati dall'Azienda, ma avevamo ragione.



Sarebbe opportuno approfondire gli studi sui campi magnetici, su tutte le polveri presenti sulle loc., sui liquidi utilizzati in vari campi nelle loc., pretendendo dei giudici "specializzati" e respingendo la "riforma" giudiziaria

sulla "rotazione" dei giudici. Riforma che porterà a nuovi incarichi quei giudici che hanno molta esperienza su temi specifici e costringerà i nuovi incaricati a rifare le indagini, con la quasi certezza assoluta della prescrizione dei reati. I parenti delle vittime casalesi e tutti i ricorrenti che per decenni hanno lottato per avere giustizia siano d'esempio a tutti noi, affinché sia collettivamente che singolarmente, si debba lottare per il rispetto dei diritti umani, salute compresa.



Segui tutti i mesi il videogiornale dei Ferrovieri. Anche sul nostro sito www.inmarcia.it nella sezione "Ferrovieri 2.0"

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO da Teodora e Giulio

MORTE DI UN MACCHINISTA PER "CAUSE COMUNI"

Questa è la cronaca di una morte di un macchinista; dietro c'è la storia di un uomo che amava il suo lavoro a tal punto... "da non arrestare il treno e da far arrestare il suo cuore". La moglie Teodora e il figlio Giulio, ci hanno scritto perché, la sua triste vicenda possa servire come monito a vivere, e non morire, del nostro lavoro

Francesco attacca a lavorare il 2 dicembre 2011 a Roma S. Lorenzo alle ore 14:00 e parte poi con il treno alle ore 15:40 in condotta fino a Pisa, prosegue poi fuori servizio fino a Sestri Levante e arriva alle ore 21:00 circa con cena e riposo a Sestri. Sabato 3 dicembre inizia a lavorare a Sestri alle ore 4:25 del mattino e parte con il treno alle ore 5:15 e lo conduce fino a Roma Ostiense con arrivo alle ore 10:04; fine lavoro alle ore 10 e 14 a Roma Ostiense.

Sabato 3 dicembre 2011 - ore 11 - ricevo una chiamata da un certo Gianni, il cui nome in seguito saprò essere Jean Claude Conti, - dettagli - Francesco è ricoverato al policlinico Umberto I° con un infarto.

Arriviamo io e Giulio, nostro figlio, all'ospedale, il collega preoccupato ci racconta che Francesco lamentava dalle prime ore del mattino appena salito (intorno alle 5) sul treno dolore al collo che si irradiava alle spalle e che ha preso due bustine di Oki e che nonostante l'Oki il dolore non era passato e che intorno alle 7:00 si era irradiato sul petto. Francesco, dalle 5 e 15, orario di partenza del treno da Sestri Levante con arrivo a Roma Ostiense alle 10:04, ha condotto la locomotiva, nonostante il dolore. Gianni aggiunge che sceso dal treno Francesco "faceva quattro passi e poi si fermava ... respirava a fatica" e dopo avere preso un taxi, giunto al deposito S. Lorenzo, un collega, D'Amadio Valerio, vedendolo così prostrato e con l'affanno si era reso conto della gravità della situazione e con prontezza l'aveva portato insieme a Gianni in ospedale.

Quando arriviamo ci dicono che Francesco è entrato in emodinamica e aspettiamo. Parliamo con il dottore di Emodinamica dove è stato ricoverato e dove ha subito più di un intervento: gli hanno impiantato due stent e dall'inguine il contropulsatore, una macchina che ossigena il cuore liberando le arterie occluse; l'infarto è esteso e il cuore è necrotico per oltre il 50% della sua massa; aspettiamo ancora e lo vediamo uscire e mentre la barella lo porta da emodinamica in Rianimazione gli stiamo accanto e lui è lucido, tiene la mano a Giulio e chiede di Lillo il nostro cane, il dottore ci dice che ci vuole parlare dopo per illustrarci meglio l'intervento. Gli diamo un bacio e prima che entri in Rianimazione lo rassicuro dicendogli che ci rivideremo intorno alle 15,00 orario di visita del reparto di rianimazione dove si entra con la mascherina e con il camice sterile (dettagli inutili).

Ci fermiamo per sapere dal dottore che l'ha operato le condizioni di Francesco che ci dice che l'infarto di Francesco è devastante e che in questi casi il tempo è il fattore che fa la differenza, Francesco "è arrivato con troppe ore di ritardo in ospedale" per questo il cuore è in necrosi estesa, se avesse tardato un'altra ora sarebbe morto. La prognosi può

essere sciolta solo dopo 72 ore.

Passiamo al Pronto Soccorso dove parliamo con la dottoressa che ha fatto il primo intervento a Francesco che ci conferma che la sue condizioni sono gravi. La nausea durante la notte e il vomito come Francesco le aveva raccontato, e, soprattutto, il senso di peso sul petto avvertito intorno alle 7:00, mentre conduceva il treno, era il sintomo che l'infarto era in atto. Rientrando alle 15:00 troviamo Francesco con elettrodi sul petto e monitor e con quella macchina (PTCA) ai piedi del letto a cui è collegato il suo cuore, suoni e beep che controllano il suo cuore ferito.

Sono molto arrabbiata con lui perché so che come al solito ha preferito non far fermare il treno per arrivare in orario, ma non me la sento di dirgli nulla in proposito "accidenti al tuo lavoro" penso e sorrido, so che è grave e voglio solo stargli vicino. Francesco non riesce a parlare ha la maschera ad ossigeno e, oltre tutto, ci dicono gli infermieri, deve riposare (ora riposa per sempre! Dettaglio fondamentale). Parliamo io e Giulio mentre Francesco accenna ad addormentarsi. Fino a giovedì ben 120 ore dopo non sciolgono la prognosi, il 12 dicembre muore per arresto cardiaco alle 2:00; dalle 2:00 alle 2:45 i medici hanno tentato di rianimarlo con il defibrillatore, il suo cuore non ce l'ha fatta.

Questa è la cronaca di una morte di un macchinista, dietro c'è la storia di un uomo che amava il suo lavoro a tal punto da non arrestare il treno e da far arrestare il suo cuore.

I ricordi di quando fidanzati mi portava alla stazione Termini e seduto mi confidava il suo sogno di condurre un treno e diventare macchinista; quel sogno oggi è il nostro peggiore incubo. Parlo al plurale perché c'è Giulio che in chiesa ha parlato di suo padre di fronte a tanti colleghi di Francesco, è un ragazzo che oggi è diventato taciturno e che ad ogni mio insignificante malore mi dice "ti porto in ospedale".

E racconto ancora di Francesco, quando preoccupato telefonò a Giulio per raccontargli, immediatamente, del fatto avvenuto a novembre del 2010 nella tratta da Napoli a Roma per cui è tuttora indagato per omicidio colposo; aveva sentito un tonfo quella sera ma mai avrebbe pensato a qualcosa di così tragico, era impaurito e nonostante le nostre rassicurazioni circa l'imprevedibilità dell'accaduto e la sua completa estraneità e incolpevolezza, lui ci rispondeva ogni volta che si sentiva responsabile per quella vita umana ed io ho spesso maledetto quella persona per avere scelto proprio il treno di mio marito per morire. Francesco che, una volta trovandosi sulla locomotiva, aveva visto un cane sulle rotaie e aveva sperato fino all'ultimo che il cane si spostasse e infine, non potendo frenare, l'aveva travolto, accorgendosi in seguito che quel pastore maremmano era stato legato per le zampe alle rotaie. Se

UN ALTRO COLLEGA COLPITO DA INFARTO: FRANCESCO ZELANTE

Il 12 dicembre 2011 è morto Francesco Zelante, macchinista della Divisione Passeggeri di Roma. Nove giorni prima aveva accusato un malore durante il servizio e solo dopo averlo portato a termine si è recato in ospedale da dove non è più uscito vivo. Sono stato suo socio dal 1986 al 1988, credo fosse il periodo più felice della sua vita: era sposato da poco e, con la moglie Teodora, viveva con trepidazione l'attesa del figlio Giulio. Ricordo le lunghe notti al lavoro passate a discutere di politica e sindacato, io ero iscritto alla FILT e lui al neonato COMU. Spesso ci ritrovavamo a parlare con i colleghi in pensilina nell'attesa di treni ed io a volte, preso dalla foga, non guardavo l'orologio, ma lui, con cronometrica precisione mi richiamava al servizio tanto che io puntualmente lo apostrofovo con la frase: "Non ti smentisci mai, Zelante di nome e di fatto!" Proprio per questo suo attaccamento al servizio sono convinto che Francesco abbia trascurato il suo malore per "non arrecare alcun danno" all'Azienda per cui lavorava. Dalla storia di Francesco dobbiamo trarre un insegnamento: porre al primo posto la nostra SALUTE, dopo è troppo tardi, questo glielo dobbiamo. Grazie Francesco. Ciao, Marco Crociati.

lo ricordava ancora quel cane, lui che amava gli animali e non sopportava tali crudeltà, se lo vedeva ancora davanti agli occhi, figurarsi una persona, che peso per lui per il suo cuore.

Martedì 6 dicembre, ci dice la caposala del reparto rianimazione che ancora non possono sciogliere la prognosi. Gli facciamo vedere la foto di una cagnolina per la quale avevamo già contattato un canile per l'adozione "questa signorina ti aspetta al tuo rientro". Francesco non ha gli occhiali, non li può mettere perché ha la maschera dell'ossigeno, e ci fa capire a gesti che non la vede, è stanco e volta la faccia. E la dottoressa ci incita a sostenerlo e ci dice che ha bisogno di queste piccole cose, perché la sua vita dopo l'infarto sarà una vita difficile fatta di depressione e rinunce e un cucciolo lo aiuterebbe (ci abbiamo creduto e il dolore alla sua morte è stato ancora più insopportabile).

Mercoledì 7 arrivo di corsa, certa che la prognosi era stata sciolta, mi informo in proposito dal dottore responsabile di turno, senza farmi sentire da Francesco, ma mi dice che ancora non è possibile forse l'indomani, Francesco mi vede e mi fa un cenno con la mano, mi avvicino e mi sembra stia meglio, mi chiede a gesti di bere e sempre con l'aiuto

di un infermiere di sala (la sala è grande ed è piena di medici e personale infermieristico che controlla continuamente i monitor dei pazienti) lo fa bere dalla bottiglia con la cannucchia togliendogli la maschera ad ossigeno e mi spiega che i liquidi vengono iniettati tramite flebo. Aggiunge che oggi ha anche mangiato un poco, ma mi dice di aspettare il dottore di turno che arriverà al letto di Francesco, essendo suo compito esclusivo informare i parenti dei pazienti delle condizioni dei ricoverati. Attendo e arriva anche Giulio.

Giovedì 8 appena entrati io e Giulio, Francesco tenta di togliersi la maschera, mi sembra stia meglio è più partecipante e vigile, fa cenno di volerci parlare, chiedo all'infermiere che è lì vicino se lo può fare, e allora interviene una dottoressa che dice che per qualche minuto può; la sua mano è appoggiata sul mio braccio e ci dice "non pensavo che quel dolore e poi quel senso di peso fossero un infarto ma meno male che ce l'ho fatto" e allora io "ma che pensi che ti daranno la medaglia per questo, prendi il lato buono della cosa ora finalmente potrai riposarti, andrai in pensione e ti godrai finalmente un po' la vita, tornerai a casa con noi e farai lunghe passeggiate con Lillo e la cucciola". Lui mi sorride e la sua mano stringe per un po' il mio braccio, poi aggiunge, quasi a scusarsi: "sai mi sentivo male già la sera prima, ho vomitato la notte, l'ho detto anche al Pronto Soccorso e la dottoressa mi ha detto che quello è uno dei sintomi che preannuncia l'infarto" e mi guarda abbassando gli occhi come vergognandosi. Penso, conoscendo Francesco, che visto il forte dolore che si cominciava ad irradiare anche sul petto, si sia deciso a dire qualcosa al collega solo intorno alle 7:00 nei pressi di Pisa.

Venerdì 9 ci avvertono che è stato spostato dal reparto Rianimazione all'U.T.I.C., gli hanno tolto il contropulsatore aortico. Arrivo insieme a Giulio e ci sembra peggiorato rispetto al giorno prima, fa fatica a parlare ed è sonnolento e apatico. Giulio è fuori in lacrime, devo farmi forza. Qui si entra uno alla volta e l'orario è dalle ore 18:00 alle ore 19:00. Lascio che sia mio figlio ad entrare dopo che è stata dentro mia cognata, io ho il tempo di vederlo solo per 10 minuti fuori orario, e gli carezzo il viso, non so se ne rende conto, ha la barba incolta e il colorito è pessimo, biascia qualche parola per me incomprensibile. Sabato 10 arrivo prima delle 18:00 e attendo già con il camice indosso per potere entrare, voglio vedere come sta, sono preoccupata, poco dopo entra anche mio figlio, forse il personale non si è accorto che già c'ero io. E' ancora sonnolento ma ci riconosce e tenta di dire qualcosa a Giulio che avvicina la testa alla sua faccia per sentirlo, la voce è flebile. Mi sento impotente, solo un'ora e, forse nemmeno, se solo si accorgono che siamo in due, ma la sfanghiamo o forse "capiscono" e ci lasciano stare - dettagli inutili. Solleva il braccio sinistro e sfiora con la sua mano una pietra bianca che portavo al collo e mi rivolge quel suo sorriso come a dire "mi piace", questo mi ricordo e quel suo gesto sarà per sempre nella mia mente.

Domenica 11 sera Giulio al rientro dalla visita al padre mi racconta che gli ha tenuto stretta la mano e che il papà si è scusato con lui e gli ha detto che non ha la forza e non può contraccambiare quella stretta. Poi chiede a Giulio "ho visto tante luci fuori, ma ci sta la gente c'è casino?". Io non posso andare, mi sento malissimo e Giulio al rientro, nonostante i miei no mi ha portato in ospedale giusto il tempo per tornare a casa e sentire quella voce al telefono che ci avverte che Francesco è peggiorato. Quel giorno avevo detto a Giulio di chiedere ai medici se Francesco sarebbe uscito per Natale, chissà forse pensavo ingenuamente, l'avrebbe passato con noi. Giulio non l'ha chiesto. Chiedo ai colleghi di ricordare Francesco e il suo sorriso. Quei suoi occhi che dalla fotografia attaccata al deposito di Roma S. Lorenzo guarda i suoi treni e la locomotiva che non condurrà più e mi chiedo oggi perché tanto amore per un lavoro che l'ha portato alla morte e ci ha privato di Francesco.

Giulio e Teodora

SALUTE di G. Grillo (TO)

AGENTE SOLO E MALORE DEL PDM: ANCORA UN CASO

La sera del 20 febbraio 2012 un altro "Macchinista Solo" è stato colto da un malore durante la condotta del treno sulla linea ferroviaria Torino-Milano. Il collega, per fortuna, è riuscito a condurre il treno fino alla stazione di Chivasso...

Per fortuna gli operatori del 118 hanno potuto operare senza "insormontabili difficoltà" giacché il treno è stato condotto in stazione. Fosse successo in galleria, su un viadotto, su una linea ferroviaria inaccessibile dalla strada, quanto tempo sarebbe stato necessario affinché al macchinista si prestasse soccorso?

In Piemonte finora ci sono stati 5 casi ufficiali di malore del macchinista unico/Solo. Un altro caso di malore è successo in Piemonte a fine 2011 ad un collega di Savona.

1 caso in Lombardia, 1 caso in Veneto, 1 caso in Emilia Romagna, 1 caso in Campania.

10 casi di malori improvvisi di "Macchinisti Soli" durante la condotta del treno dovrebbero far riflettere tutti i soggetti deputati alla Prevenzione aziendale:

I datori di lavoro sia pubblici che privati, i medici competenti, gli RLS e gli organi di vigilanza (DLgs 81/08).

Da anni gli RLS dei macchinisti di tutta l'Italia denunciano la "Potenziale Pericolosità" dell'Organizzazione del Lavoro dei treni condotti dal macchinista unico/solo, riguardo all'oggettiva intemperatività del pronto soccorso.

Sulla "tempestività del pronto soccorso" i Ministeri interessati, nel Decreto 19/2011, si sono già espressi a riguardo. Visto il combinato disposto dell'art. 45/1 del DLgs 81/08 e dell'art. 4 del Decreto 19/2011, a parere degli RLS dei macchinisti, un soccorso "qualificato" potrà essere fruibile solo se tutte le Imprese Ferroviarie, sia pubbliche che private, adotteranno misure organizzative che prevedano l'Equipaggio Polifunzionale sui treni.

Solo un equipaggio polifunzionale, adeguatamente formato alla condotta del treno e all'assistenza degli utenti di un servizio pubblico quale dovrebbe essere quello ferroviario, potrà garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili senza "insormontabili difficoltà". Tale obbligo datoriale deve valere per tutte le imprese ferroviarie, sia pubbliche che private! Gli RLS dei macchinisti di tutta Italia andranno avanti su questa battaglia di civiltà!

Alcuni organi di vigilanza si stanno esprimendo. Un rinvio a giudizio con processo in corso. Una prescrizione di un'ASL. È ragionevole ritenere altri interventi di chi è deputato per legge a controllare...

Nessuno ha più alibi. questo bisogna che lo si sappia tutti! Bisogna prendere atto della "potenziale pericolosità" dell'organizzazione del lavoro dei treni condotti dal macchinista unico/solo!

Essere lungimirante e non miope è compito anche del movimento sindacale, nato per difendere i diritti e gli interessi dei lavoratori!

Buona Vita.

Giuseppe Grillo
Macchinista ed RLS in Trenitalia

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO da G. Fioretti* e G. Lanza* (VE)

QUALE MODELLO CONTRATTUALE PER TRENITALIA?

Due colleghi e rappresentanti della UIL-T ci inviano le loro riflessioni su quanto sta accadendo dentro e fuori FS in merito alla polverizzazione dei contratti

Siamo in un periodo di completo caos, pieno di riforme e di cambiamenti che destabilizzano il modo di vivere, lavorare ed esprimerci. Siamo investiti dai cambiamenti in ambito lavorativo, dalle crescenti informazioni sulla situazione politica e sociale del paese; dai salari fermi al palo contrattuale e inadeguati al costo della vita che è cresciuto in modo spropositato. MA A QUALE CONTRATTO FACCIAMO RIFERIMENTO?

Sono anni che sentiamo parlare di questo famoso CONTRATTO DELLA MOBILITÀ, di quello che doveva essere il contratto di partenza per poi intercalarsi nei due contratti di riferimento distinti, ossia uno per il ferroviario e l'altro per l'autotreno.

Ebbene, dopo diversi scioperi attuati, le parti sociali sono riuscite a sottoscrivere un accordo con l'allora governo circa i primi 4 punti (campo di applicazione, decorrenza e durata, relazioni industriali e mercato). Seppure erano stati richiesti precisi impegni al Governo sulle clausole sociali, nei fatti il contratto questo contratto non è mai decollato tant'è che la sua durata triennale è già scaduta il 31 dicembre scorso; senza considerare che recentemente il governo ha cancellato la norma sul contratto di riferimento.

Senza dover andare lontani nel tempo e rimanendo in tema contrattuale ferroviario, tutti sanno (ancor di più chi vi opera sull'infrastruttura) che ad oggi esistono diverse imprese impegnate nel trasporto su rotaia. Aziende che negli anni hanno individuato ed adottato modelli contrattuali i più disparati, che si prestano alle proprie esigenze di collocazione sia geografica nonché di mercato.

Tutto ciò è frutto della liberalizzazione "selvaggia" del trasporto ferroviario. DI CHI LA COLPA?

Difficile dare una risposta soddisfacente a questo quesito dal momento che, nel frattempo, si sono avvicendati diversi governi dai quali abbiamo sentito solamente promesse rassicuranti che nei fatti si sono rivelate vane.

MA COS'È QUESTO CAOS NEL CAOS? Negli ultimi mesi, ormai, sembrerebbe plausibile che il CONTRATTO DELLA MOBILITÀ abbia fatto una fine analoga alla Costa Concordia. Da strumento per tutelare i lavoratori a sistema per rafforzare il potere delle aziende.

In tutto questo frangente alcune OO.SS. si sono dilettrate in marineria cercando di calare scialuppe, autogonfiabili, biscagline e quant'altro per cercare di mettere in salvo centinaia di lavoratori di diverse imprese ferroviarie.

Peccato che i mezzi di salvataggio sopraccitati hanno ben poco a che fare in materia di area contrattuale Ferroviaria, tanto che i primi frutti non hanno tardato ad arrivare. Nel dicembre scorso, dopo una lunga trattativa che si è protratta per oltre un anno, presso la sede di RTC di Verona è stato siglato l'accordo di confluenza al contratto della mobilità (firmato da CGIL/CISL/FAST/UGL).

I punti salienti e non rispettosi dell'essere umano in primis, si riassumono nella nuova Disciplina speciale per il personale di macchina e bordo; la durata delle prestazioni lavorative programmabili riferite al C.C.N.L. attività ferroviarie viene ampliata in ragione e con le modalità stabilite in un allegato del contratto denominato "Patto di Produttività". Un patto che avrebbe dovuto bilanciare e corrispondere produttività e flessibilità con retribuzione.

In virtù di tale patto, invece, la durata massima della prestazione programmabile per i servizi di andata e ritorno collocati nella fascia 5:00-24:00 è ampliabile sino a 11 ore, mentre per quelli interessanti la fascia 0:00-5:00 è ampliabile sino a 9 ore, con RFR 7 volte al mese con prestazione di 9 ore+6 ore di riposo + 9 ore di lavoro, 3 notti a settimana, 20 km di base operativa da Verona, nessun diritto al pasto.

Chi svolge questo lavoro può ben capire come diventano insostenibili certe prestazioni, alle quali vanno aggiunti gli eventuali debordamenti obbligatori che si rendono necessari in esercizio per ritardo treno, il cosiddetto termine del servizio.

Tale termine è stato concordato non oltre la 11° ora in caso di prestazione notturna, la 12° ora in caso di prestazione diurna e la 10° ora in caso di prestazioni seguite o a seguito di riposo fuori residenza, quest'ultimi elevabili fino a 7 al mese. Si denota inoltre un incremento del numero delle notti, fino ad un massimo di 12 al mese. Inoltre non è previsto alcun limite massimo di condotta per i servizi effettuati da due agenti con abilitazione alla condotta F.

Un altro argomento scabroso è quello che riguarda l'ampliamento a 10 ore della prestazione lavorativa programmabile per i servizi che iniziano alle 4:00 o che terminano alle 01:00.

Assieme a tutto ciò, è stato concordato ed introdotto, a far data 1° aprile, l'equipaggio di condotta misto, ossia formato da un macchinista con abilitazione alla condotta F ed un veicolista con abilitazione al modulo A, modulo D. Tale introduzione non fa distinzione tra notte e giorno e l'orario di lavoro è elevato considerando che vi è un agente solo impegnato in attività di condotta.

Ospitiamo volentieri questo intervento dei colleghi Fioretti e Lanza perché ancora In Marcia! è la rivista di tutti i macchinisti.

Il suo contenuto stride però con la realtà per il mancato riferimento a tutti gli accordi peggiorativi che la UILT ha firmato in questi anni - ben più gravi di quanto accaduto con SERFER - e sui quali si possono fare le stesse identiche critiche: NTV, agente solo, polifunzionale Cargo, IVU, ecc. La mancata firma della UILT su un atto non cancella le sue gravi responsabilità nei confronti dei macchinisti per le scelte sindacali 'a perdere', la mancanza di trasparenza e di democrazia.

Siamo certi che Fioretti e Lanza, visto il loro 'peso' nella struttura sindacale riusciranno in futuro ad affermare questi principi su tutti i tavoli di contrattazione.

La Redazione

Queste sono solamente alcune cose attraverso le quali potrete intuire bene come, in una realtà lavorativa e continuativa pari a 42 anni, tra l'altro ad oggi non facente parte di quelle attività usuranti, difficilmente il lavoratore giungerà al termine della carriera godendo di ottima salute. Aspetto ancora peggiore e del tutto trascurato in tale accordo è l'inidoneità, nei fatti non è citata e pertanto non vi è possibilità, qualora ciò avvenisse, di una eventuale ricollocazione all'interno dell'azienda stessa.

Di recente intesa, invece, è l'accordo siglato presso Serfer (firmato CGIL/CISL/FAST/UGL), che introduce pressoché in fotocopia il modello RTC.

Poiché Serfer è una consociata di Trenitalia, è facile intuire come con tale operazione F.S. e Federtrasporto hanno rafforzato la propria capacità contrattuale ed ora pretendono l'adozione di quei modelli al proprio sistema. In sostanza vogliono utilizzare quell'accordo come grimaldello per scardinare le ultime, isolate resistenze alla balcanizzazione del lavoro in F.S.

Noi come UILTRASPORTI rendendoci conto della situazione in atto e tenuto conto degli accordi passati con cui il personale operativo TUTTO si è fatto carico di notevoli sacrifici per la ristrutturazione dell'Azienda FS, non siamo disponibili a "caricare" sulle spalle dei lavoratori ulteriori sacrifici per le inefficienze aziendali.

(*) Dipartimento Ferrovieri Regionale Veneto UILTRASPORTI



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

Con la "Cesare Pozzo"

LA FESTA NAZIONALE DEI FERROVIERI il 4 e 5 GIUGNO a PISTOIA

Programma indicativo

LUNEDÌ 4 GIUGNO

- ▶ RITROVO ORE 14.00 A PISTOIA
- ▶ VISITA AL MUSEO FERROVIARIO E FERMODELLISMO
- ▶ PRESENTAZIONE LIBRO SULLA STORIA DELLA MUTUA SOCCORSO DEL PROF. STEFANO MAGGI
- ▶ CONSEGNA DIPLOMI DI RICONSCENZA AI RAPPRESENTANTI DELLA MUTUA "CESARE POZZO"
- ▶ ORE 19.22 PARTENZA CON TRENO PER SAN MOMMÈ
- ▶ CENA AL RISTORANTE "ARCOBALENO"
- ▶ SPETTACOLO TEATRALE "I MUSI NERI"
- ▶ PERNOTTAMENTO

MARTEDÌ 5 GIUGNO

- ▶ ORE 7.40 PARTENZA IN TRENO PER FIRENZE
- ▶ ORE 9.40 PARTENZA CON TRENO A VAPORE PER PISTOIA CON DISFIDA CON MOTO E AUTO D'EPOCA
- ▶ MUSICA IN TRENO ED ARRIVO A PISTOIA ACCOLTI DALLA BANDA MUSICALE
- ▶ ORE 11.00 PREMIAZIONE CONCORSI E RICONSCIMENTI
- ▶ ORE 13.00 GRAN PRANZO CON PIATTI TIPICI AUTOGESTITO DA ESPERTI MUSI NERI
- ▶ CONSEGNI DIPLOMI AI NEOPENSIONATI E BOTTIGLIE RICORDO A TUTTI
- ▶ MUSICHE DEL MACCHINISTA SIBANI

CONCORSI: LETTERARI, DI POESIA E FOTOGRAFICO

Spesa:

- per partecipazione ai 2 giorni 4/5 giugno (cena 1° gg, pernottamento, pranzo 2° gg + treno a vapore) - 50€
- partecipazione giorno 5 giugno (Pranzo e treno a Vapore) - 25€.

TELEFONATE IN SEDE PER PRENOTARE



Treviso, sciopero riuscito! Colleghi durante l'azione del 27 gennaio Orsa-Cobas

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.)

I NOSTRI SERVIZI GRATUITI

Assistenza anziani e invalidi
II° e ultimo Mercoledì del mese
ore 17,00-19,00

Caf (730 - Unico - IMU - ISEE ecc.)

Elettrosmog
Martedì ore 9,00-12,00

Consulenza pensioni
Mercoledì 9,30 - 12,30

Consulenza medica
Martedì pomeriggio (per appuntam.)

Consulenza legale
Tutti i giovedì dalle 15,00 alle 16,00
(nel mese di luglio 11,30 - 12,30)

Consulenza consumatori
Lunedì 16,30 - 18,00

Consulenza affitti e prima casa
Unione Inquilini - Lunedì 16,30 - 18

Per contattarci Tel. 055.486838 - Fax 055.4625985
Mail: redazione@ancorainmarcia.it / inmarcia@tiscalinet.it
Sito Internet: www.inmarcia.it

Domanda

Sono un macchinista dell'impianto di Milano P.G di Trenord, desidero avere un chiarimento circa il modulo di condotta con guida dalla carrozza pilota NBPB piano ribassato passante, per interderci quelle con box doccia, poiché i Tutor del Bordo di Trenord dicono ai CT che non compete loro di stare in cabina di guida se non quando il car/kit è guasto. Vi ringrazio, anticipatamente per la risposta.

Macch. B. M., Trenord

Risposta

Rispondiamo volentieri al collega in quanto ci sono pervenuti diversi quesiti sulla materia, quindi unifichiamo la risposta nella speranza di fare chiarezza.

Le carrozze pilota a piano ribassato NBPB, dopo l'accordo su Agente Solo, sono state oggetto di un ulteriore accordo tra Trenitalia e le OS. in data 08.10.2010, recepito anche da Trenord. L'accordo stabilisce che: "le vetture di tale tipologia, non ancora revampizzate nelle cabine di guida, non saranno impiegate per lo svolgimento di servizi effettuati con modulo di condotta ad agente solo, fatta eccezione per le vetture NBPB 8239 - clim con gancio automatico. A tal fine la Società comunica che è attualmente in corso un piano di revamping delle cabine di guida delle vetture NBPB che sarà portato a termine entro il mese di marzo del 2011. Inoltre, la Società precisa che il piano di revamping prevede prioritariamente l'adeguamento delle medie distanze NBPBCTE 8286 con cabina passante che sarà completato entro settembre 2010." Successivamente a tale accordo l'ANSF ha emanato una nota n.451 del 24/1/11 in cui stabiliva che su tali pilote, in cui il campo visivo è ridotto, è necessaria la presenza del CT che svolga funzioni di secondo agente di condotta solamente in determinati casi di degrado della circolazione o di altri particolari situazioni ed il comportamento che deve adottare il macchinista.

Trenitalia ha quindi emesso la DEIF 29.1 che riprende quanto stabilito da ANSF. Quindi ci troviamo in una situazione in cui Trenitalia ha emanato una disposizione diversa da quanto concordato con le Organizzazioni Sindacali. Poiché, Trenitalia non ha mai ritirato la firma dall'accordo del 08.10.10, che ribadiamo vale fin quando le carrozze in questione non siano state tutte modificate, riteniamo che sulle carrozze npBD con collegamento intercomunicante il modulo di condotta è quello dell'A.U. senza obbligo da parte del macchinista di fare M40 al CT in quanto ciò è previsto dall'accordo. Se il CT, però, non fosse a conoscenza dell'accordo, il macchinista può richiedere con M40 la presenza in cabina di guida del CT con la seguente motivazione:

"si richiede presenza in cabina di guida del CT come previsto dall'accordo del 08.10.10". Tutto ciò vale anche per Trenord, in quanto ha recepito e applica tutti gli accordi di Trenitalia.

TURNI di V. "Nasser" Loda (RM)

CIRCOLARE DINAMICA: GIUSTA O DISCRIMINATORIA?

È ormai noto a tutti cosa sta accadendo con la famigerata circolare dinamica più comunemente denominata circolare "26".

Ci ritroviamo un metodo che vuole dare un'impressione meritocratica, ma che in realtà è la negazione stessa della meritocrazia, sia per come è strutturata, sia per come questa è attualmente applicata.

La circolare dinamica prevede un pacchetto totale di 100 punti, ovviamente con questo punteggio si definisce la posizione in graduatoria del personale.

Ecco quali sono i punteggi e i criteri di assegnazione al PdM per accedere al turno:

A: FINO A 45 PUNTI: Valutazione delle competenze di condotta, esito su affiancamenti (scorta), SIDAC e aggiornamenti professionali.

B: FINO A 10 PUNTI: Giornate di condotta maturate, 1 punto per ogni anno di esperienza (con minimo 200 giornate effettive) dal conseguimento della patente F

C: FINO A 20 PUNTI: Esito del corso di formazione patente F e F-AV (punteggio dell'esame rapportato in 20mi)

D: FINO A 20 PUNTI: 1 punto ogni 40 giornate di condotta in FR, FA, FB e Servizi Base (tale punteggio sostituisce nel tempo il punteggio del precedente alinea)

E: FINO A 25 PUNTI: Valutazione delle attitudini, (a discrezione del Responsabile Produzione di Freccia e Territoriale N/I) punti assegnabili per serietà e precisione sul lavoro, proattività, autocontrollo e gestione emotiva, affidabilità, senso di appartenenza, capacità relazionali, integrità ed entusiasmo, cura dell'immagine/divisa, etc...

- Meno 7 punti per multa

- Meno 15 punti in caso di sospensione

Al punto "A" i 45 punti vengono assegnati secondo l'interpretazione dei tutor di undici competenze di condotta (Disposizione di RFI n°12/2000).

Potrebbe essere un metodo accettabile, se ad esempio fosse rispettato l'accordo sul SIDAC, che almeno per Roma S. Lorenzo veniva costantemente violato.

Quindi i macchinisti che decidevano di non effettuare alcun test sul SIDAC, facendo rispettare così gli accordi sindacali, oggi si ritrovano con "punteggio SIDAC" uguale a "0", mentre vengono premiati quei macchinisti, che delle regole ne fanno un optional o non le ritengono importanti. Piccolo esempio per far capire che basta poco per alterare il punteggio e che se si vuole accedere al turno bisogna che si chini la testa facendo come la maggior parte dei colleghi, per avere almeno uguali punteggi e diritti.

Al punto "B" la chiara volontà da parte dell'azienda di "punire" chi sfortunatamente è stato male o in infortunio, perché solo se non ti assenti mai hai la possibilità di ar-

rivare a 200 giorni di lavoro effettivo.

Al punto "E" la valutazione delle attitudini fatta in sostanza dal nostro capo impianto e che prevede metodi discrezionali e assolutamente soggettivi.

Vediamo con quali "metodi di precisione" vengono assegnati i 25 punti.

Una caratteristica sensibile sembra essere quella della cura personale e della divisa, di certo il controllo della barba con la scheda telefonica ancora non lo fanno, ma potremmo aspettarcelo con una nuova assurda circolare.

L'azienda, nonostante sia inadempiente, pretende l'utilizzo della divisa, disciplinando anche il modo di indossarla. Ora chi giustamente rifiuta di farlo senza gli idonei supporti logistici e al di fuori dell'orario di lavoro, oltre ad andare incontro a sanzioni disciplinari deve pure mettere in conto penalizzazioni nell'assegnazione del turno.

Essere proattivo vuol dire avere la capacità di reagire agli eventi in modo consapevole e responsabile non lasciandosi condizionare dalle proprie impulsive remore psicologiche. Ma se non fossimo questo, non potremmo essere macchinisti. Se un macchinista fa ancora questo mestiere è ovvio che il punteggio è massimo in automatico per tutti. Se fossimo degli emotivi senza controllo, di certo non potremmo fare questo mestiere, certamente non può esistere un metro di giudizio chiaro e non personale che misuri effettivamente chi è più emotivo e senza controllo di un altro.

Come per l'autocontrollo e la gestione emotiva, se non fossimo persone affidabili non potremmo affidarci la condotta di alcun veicolo.

Il punto è che se per il capo siamo simpatici, duttili e flessibili, non scioperanti, non contestanti e inclini ad essere comandati a fare qualsiasi cosa, allora siamo degni di accedere al turno, ovviamente questo vale anche per le persone sindacalmente ben protette e spinte nella giusta direzione.

La cosa che fa più male in assoluto è l'assenza di reazione da parte dei colleghi che sono riusciti ad entrare in turno e non.

La cosa più sensata da fare sarebbe stata quella di rifiutare il turno e chiederne uno nuovo per tutti, volto ad eliminare una volta per tutte la disponibilità pura, che rovina la vita privata di alcuni lavoratori, in termini di guadagno, tempo libero e vita privata in generale.

In un mondo del lavoro sempre più sotto attacco, la voce del lavoratore è sempre più bassa e le orecchie di chi dovrebbe intervenire, sempre più sorde. I ferrovieri rispetto al mondo del lavoro in generale, hanno ancora qualche diritto, se non li sfruttiamo ora non potremmo farlo mai più.

Riflettete e parlatene con i vostri colleghi.

Agire subito è fondamentale. Restare uniti è vitale.



Milano - Trenord

Ciao Volevo farTi gli auguri per il nuovo anno con la speranza che sia migliore di quello appena trascorso, perché questo accade credo sia utile che ognuno di noi nel proprio piccolo quotidianamente si ricordi degli altri: di aiutare il prossimo e tutelare i meno fortunati perché paradossalmente questo vuol dire garantire diritti minimi a tutti e quindi anche a se stessi, sarebbe utile che ognuno di noi si interessasse seriamente di politica, negli ultimi 40 anni abbiamo espresso la peggior classe politica europea proprio perché noi ci disinteressiamo e permettiamo con il nostro atteggiamento poco critico e "scassa palle" ai partiti di fare quel che meglio, ovvero peggio, credono...

Stessa cosa per il mondo sindacale: ogni intervento critico è prezioso al contrario di quanto si possa pensare... in ogni caso dovunque è necessario essere testimoni di legalità: questo sicuramente non permetterebbe il proliferare di corruzione e soprusi. Le scelte che dovremmo affrontare cerchiamo, nel limite del possibile, di farle pensando al bene comune e degli individui che eventualmente verrebbero coinvolti: sarà sempre difficile e sicuramente toccherà prendere la strada più faticosa però se tutti facessimo così lentamente le difficoltà di tutti sparirebbero e noi avremmo un mondo migliore.

In particolare nel Nostro piccolo mondo (Trenord) vorrei segnalarti che sono stati erogati diversi milioni di euro per prestazioni straordinarie: fai i conti tu di quanto personale avremmo avuto bisogno se questi soldi noi non li avessimo messi in tasca.

E pensaci ora che magari non ti hanno concesso il congedo, ma non lo dimenticare...

Ciao e auguri.

R. Cartagine (MI)

MACCHINISTI DI DIVERSE IMPRESE CI SCRIVONO

Alessandria - Arenaways

Ho fatto il corso da 2° agente a primo agente e sono diventato operativo da metà aprile 2011, ho effettuato i servizi sulla Torino-Milano (senza fermate intermedie, decisione imposta dall'URSF), treni autozug e autotolaap (treni con auto al seguito dei turisti tedeschi ed olandesi) e in ultimo i treni Torino-Livorno con fermate alle cinque terre. Il contratto applicato da Arenaways era delle attività ferroviarie con un buon secondo livello.

Le disavventure iniziano il 1° agosto, data ufficiale di fallimento dell'azienda, operata dai 3 soci finanziatori che una settimana prima hanno portato i libri in tribunale, da quel giorno è iniziato un percorso molto difficile ed incerto fatto anche di piccoli successi. Decisiva è stata la prima settimana, dove il curatore fallimentare ha concesso l'esercizio provvisorio, mantenendo in vita il certificato di sicurezza che è servito per poter rivendere l'azienda tramite asta che si è svolta al fine ottobre. I nuovi soci hanno l'obbligo di riprendere tutti i dipendenti e l'operatività dell'azienda dovrebbe riprendere a metà marzo 2012; attualmente i dipendenti rimasti (alcuni con le abilitazioni acquisite hanno trovato lavoro presso altre aziende) sono in cassa integrazione, ed altri compreso me sono in "prestito" presso altre società in attesa della ripresa, tutto sommato è andata anche bene vista la situazione tragica degli altri settori lavorativi.

La mia considerazione personale è che la liberalizzazione del trasporto ferroviario (prima quello merci ed ora quello viaggiatori) ha comportato una marea di scompiglio ed ha

deregolato tutto il settore creando una giungla dove le aziende hanno fatto il bello ed il cattivo tempo, potendosi muovere in un vuoto normativo o peggio ancora ad una applicazione ad "aziendam"; non si spiega altrimenti (o si spiega benissimo) per quale motivo ogni azienda applica il contratto che vuole, da quello dei camionisti, all'autoferro, ed ho visto anche CT in stage assunti per poche settimane... tra un po' finiremo come la Germania dove prendono i macchinisti alle agenzie interinale per pochi giorni (magari quando il personale è in sciopero). Manca come al solito la politica e chi deve far applicare le regole, bisogna applicare un contratto unico di base valido per tutte le aziende. Con la scusa della competitività hanno colto l'occasione per distruggere diritti acquisiti, (cosa assolutamente falsa visto che una ditta come Linea S.p.A che era considerata la peggiore dal punto di vista dei diritti dei dipendenti fosse comunque in passività, mentre la Railion che applicava il contratto ferrovie era un'azienda sana) e per distruggere il trasporto merci su rotaia; si parla ormai di percentuali del 7-9% quando si spendono miliardi di euro in opere inutili (vedi TAV) invece di investirli in maniera corretta.

La ferrovia vede cambiamenti storici che riflettono la situazione nazionale ed europea, dove il potere decisionale (non quello politico ma quello vero cioè finanziario) ormai ha il solo obiettivo del massimo guadagno a scapito di milioni di persone e del buon senso, visto le continue inutilità propinateci quotidianamente.

N. Manna (AL)

Un nostro affezionato lettore ci segnala il suo interessante sito:
<http://www.unferrovieremacchinista.it>

Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)



"La vigliaccheria chiede: è sicuro?
L'opportunità chiede: è conveniente?
La vana gloria chiede: è popolare?
Ma la coscienza chiede: è giusto?"

Prima o poi arriva l'ora in cui bisogna prendere una posizione che non è né sicura, né conveniente, né popolare; ma bisogna prenderla, perché è giusta."

Martin Luther King

L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)



Competitività,
serietà,
creatività,
è questo il Modello
Italiano:
ma non senza la
**FLESSIBILITÀ DEL
LAVORO...**



ancora IN MARCIA!

Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

SANITÀ PRIVATA? NO... GRAZIE!

L'assistenza sanitaria integrativa non è un tema nuovo per i ferrovieri, almeno sulla carta. Nel CCNL di settore 2003 all'art. 50 si precisa la volontà di istituire una commissione tecnica per esaminare tutte le questioni annesse alla possibilità di istituire un Fondo di Assistenza Sanitaria Integrativa di settore. Il CCNL del Gruppo FS all'art. 25 è più esplicito prevedendo un contributo paritario di euro 75 a carico dell'impresa e del lavoratore; si dichiara altresì la volontarietà dell'adesione con l'impegno a definire il tutto entro il 31.12.2003. L'obbligo contrattuale non è stato rispettato e tutto ciò si è tramutato in un obiettivo risparmio per l'Azienda ed è questa la prima considerazione da fare.

E' probabile che in quegli anni l'interesse delle OOSS fosse rivolto di più verso la previdenza complementare dove le quantità di denaro da muovere e spostare verso i gruppi bancari e assicurativi erano di gran lunga più rilevanti. Questa corsa ora è finita e si riparla di sanità integrativa anche alla luce degli ultimi passaggi legislativi che hanno cercato di fare chiarezza sui fondi sanitari integrativi.

Si stima che ora in Italia più di dieci milioni di lavoratori e lavoratrici siano coperti da qualche forma di assistenza sanitaria integrativa con contribuzione, nella gran parte dei casi, a carico delle aziende. La maggior parte dei fondi non provvedono autonomamente alla gestione ma la affidano ai gruppi assicurativi: si crea così il primo paradosso del sistema. I fondi sono organismo senza fini di lucro così come stabilito dalla legge e godono, proprio per questo di rilevanti vantaggi fiscali, ma la gestione è affidata alle assicurazioni che sono società commerciali a tutti gli effetti e quindi tendenti al profitto. Chi affiderebbe in maniera consapevole la protezione sanitaria a imprese con fini di lucro? L'esempio degli Stati Uniti la dice lunga sugli interessi delle assicurazioni nel gestire la salute.

Un'altra questione riguarda l'uscita del mondo del lavoro per pensionamento e quindi l'uscita dal fondo; poiché il tutto è in mano alle assicurazioni e la possibilità di usufruire delle prestazioni garantite dal fondo aumenta con l'aumentare dell'età ecco che tutti i pensionati saranno senza coperture. Stesso ragionamento



per i non occupati, disoccupati e in generale le categorie deboli per cui si crea l'effetto paradossale che le categorie più deboli economicamente sono anche meno protette da un punto di vista sanitario.

Ora anche all'interno del Gruppo FS se ne comincia a discutere e le prospettive per i ferrovieri non sembrano essere molto buone. Si potrebbe profilare un'ipotesi che veda prevalere interesse assicurativi prendere il sopravvento proprio tra un gruppo di lavoratori, i ferrovieri, che hanno costituito le forme di mutualità più avanzate non solo d'Italia ma d'Europa. Solidarietà intergenerazionale, tutele professionali adeguate, volontarietà e quindi consapevolezza nelle scelte individuali, partecipazione attiva nei processi decisionali e nella governance; il tutto potrebbe venir spazzato via in nome del profitto a tutti i costi. Quello che il fascismo non è riuscito a fare, spezzare la mutualità e la solidarietà tra i ferrovieri, potrebbe riuscire a qualche impresa assicurativa aiutata magari da qualche organizzazione sindacale compiacente.



DOPO LE PENSIONI... ORA TOCCA ALLA SANITÀ?

FERROVIERI

Dopo aver distrutto la pensione pubblica con l'innalzamento degli anni e con l'introduzione del contributivo (che ricordiamolo abbassa le pensioni medio basse, ma innalza quelle alte) ora tocca alla sanità.

Da una parte si rialzano i ticket e si eleva l'età per la loro esenzione (70 anni ?) e dell'altra si introducono con il consenso di partiti e sindacati i "fondi integrativi sanitari".

Sembra che nel nuovo contratto dei ferrovieri - se non lo impediremo denunciandone fin d'ora le finalità speculative - verrà introdotto **OBBLIGATORIAMENTE** questo "fondo integrativo sanitario" con la compiacenza dei sindacati firmatari del contratto, che lo gestiranno e delle assicurazioni (UNIPOL - Generali?) che ...non certo per beneficenza..., lo sponsorizzeranno.

Mentre Obama in America cerca di nazionalizzare la salute, in Italia il nuovo regime che si sta instaurando (partiti, sindacati, finanza) spingono per la "liberalizzazione" sanitaria.

Noi invece vogliamo che la sanità rimanga efficiente e pubblica e, se si costituiscono fondi sanitari integrativi, questi devono essere assolutamente volontari così come è la nostra Mutua Cesare Pozzo che senza finalità di lucro abbiamo già costruita dal 1877.

FERROVIERI

Dopo aver scardinato il sistema pensionistico pubblico introducendo illegittimità costituzionali (art. 3-36-38 della Costituzione) ora si tenta di scardinare il sistema sanitario pubblico e gratuito introducendo forzature e interessi che nulla hanno a che vedere con la salute e sanità di tutti noi.

Lottiamo uniti per una pensione che ci garantisca "un'esistenza libera e dignitosa per noi e per la nostra famiglia (art. 36 della Costituzione) e per una efficiente sanità pubblica di tutti i cittadini.

La Redazione