

ancora

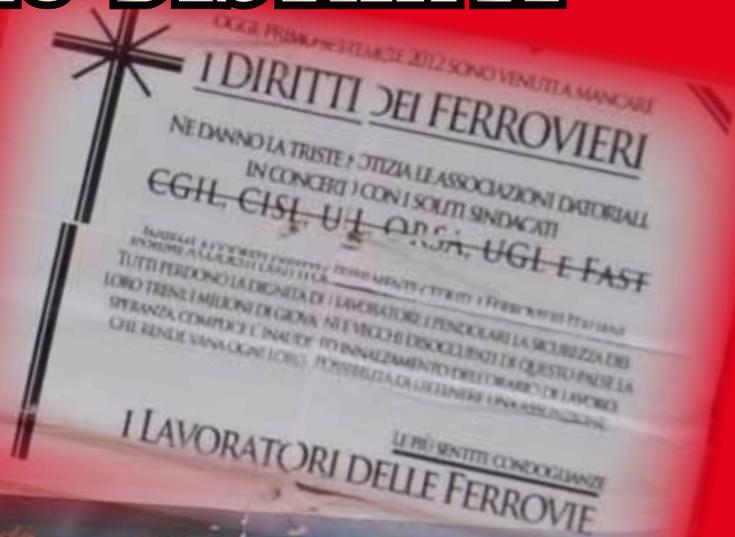
www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

I FERROVIERI E I SINDACATI SEMPRE PIU' DISTANTI



Con la firma di OrSA si è compiuto il tradimento ai danni dei Ferrovieri avviato da CGIL, CISL, UIL, UGL e FAST. I lavoratori oggi oltre a dover subire un pessimo CCNL si ritrovano definitivamente privi di rappresentanza, a meno che...

IN QUESTO NUMERO: Licenziamento De Angelis, la fine di un assurda vicenda; OrSA volta le spalle ai macchinisti e firma il CCNL; 9 dicembre, data storica per Trenord; I risultati della ricerca sullo stress; MGF, l'assemblea di Roma; Tempestività dei soccorsi sui treni; Speciale Cargo; Cesare Pozzo e welfare aziendale.

BUONE FESTE!



LICENZIAMENTO DE ANGELIS: FINALMENTE CHIUSA LA VICENDA

TRENITALIA RINUNCIA AL RICORSO IN APPELLO

Le FS riconoscono il crudele errore commesso il giorno di ferragosto 2008, quando 'cacciarono' Dante De Angelis con la polizia dal deposito locomotive di Roma S. Lorenzo. Si è chiusa oggi in Tribunale la vicenda del licenziamento iniziata con il primo spezzamento dell'ETR 500 avvenuta a Milano il 14 luglio 2008. C'è voluto il terzo 'spezzamento', l'incidente di Anagni, il 24 gennaio 2009, per cambiare i tenditori e i protocolli di manutenzione dei treni Frecciarossa. Ecco i documenti: Ministero dei trasporti - ANSF (relazione annuale 2009, pag 19)

Roma, 12 novembre 2012 - Oggi brindiamo alla rinuncia da parte delle Fs del ricorso in appello sul licenziamento di Dante De Angelis; hanno finalmente riconosciuto il crudele errore commesso il giorno di ferragosto del 2008, quando il 'nostro' macchinista fu cacciato dal lavoro con l'aiuto della Polfer.

La chiusura definitiva della vertenza sul procedimento giudiziario in corso per il licenziamento del macchinista e delegato alla sicurezza Dante De Angelis, espulso da Trenitalia il 15 agosto 2008 per aver denunciato pubblicamente i ripetuti incidenti avvenuti ai treni eurostar è avvenuta oggi di fronte alla Corte d'Appello di Roma con una transazione.

Le sue dichiarazioni odierne, sulla sicurezza ferroviaria, rilasciate per chiudere il contenzioso legale, sotto la minacciosa scure della perdita del posto di lavoro sono consapevolmente distorte e strumentalizzate da una dirigenza aziendale che deve rispondere di fronte e vari Tribunali di numerosi incidenti e morti sul lavoro, nell'ignobile quanto vano tentativo di denigrare l'impegno civile e sindacale che egli da anni mette al servizio della sicurezza.

La 'verità dei fatti' è molto semplice: se avessero ascoltato Dante, invece di licenziarlo, avrebbero sostituito subito i ganci dell'ETR500 e migliorato la manutenzione sei mesi prima, piuttosto che aspettare l'incidente grave. Queste modifiche sono poi avvenute, invece, alla chetichella a seguito delle prescrizioni imposte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (vedi pag. 19, Relazione annuale) e dal Ministero dei Trasporti (qui sopra uno stralcio di pag.16 della relazione d'indagine conclusiva) solo dopo lo spezzamento del frecciarossa 9456, carico di viaggiatori, avvenuto sulla linea Alta Velocità Napoli-Roma nella stazione di Anagni (FR) il 26 gennaio 2009.

Una filosofia aberrante, quella adottata nell'era Moretti, ovvero licenziare chi segnala i problemi prima che questi causino quegli incidenti che poi vengono irresponsabilmente definiti 'spiacevoli episodi'.

Con questa tecnica le ferrovie hanno prima tentato di espellere Dante dal lavoro col licenziamento, già annullato da una sentenza del Giudice del lavoro il 26 ottobre 2009, poi di intimidirlo con la minaccia di un lungo contenzioso legale e oggi ancora col barbaro tentativo di denigrazione.

L'unico risultato che hanno ottenuto è stato quello di macchiare ulteriormente l'immagine aziendale proprio sui temi della sicurezza. Oggi possiamo dire che il sostegno e la mobilitazione dei ferrovieri hanno conseguito il grande risultato di restituire, assieme al posto di lavoro per Dante, anche la serenità per i molti ferrovieri e delegati che si occupano di sicurezza.

Ezio Gallori

L'ENNESIMO TRADIMENTO

ANCHE L'ORSA HA FIRMATO. E ORA CHE SI FA?

Anche l'OrSA ha firmato il CCNL Mobilità/AF, con grande delusione dei suoi iscritti e dei suoi simpatizzanti. La delusione è ancora maggiore di quella seguita alla firma confederale, perché l'OrSA si era posta contro alle logiche sfrenatamente liberiste della parte datoriale, non firmando ad esempio gli accordi di agente solo, IVU, Cargo, NTV...

E la delusione è ancora maggiore se si tiene conto che, nel referendum di consultazione promosso dall'OrSA stessa, la quasi totalità dei macchinisti si è detto contrario alla firma.

L'OrSA come gli altri? A questo punto ci importa poco: sta di fatto che si è dimostrata non essere quel sindacato che poteva costituire un punto di riferimento per i macchinisti, e per i ferrovieri.

CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL invece sono nostri nemici ormai da tempo: non ci stupiamo più.

E allora che si fa? Il sindacalismo di base potrebbe, in linea teorica, costituire un approdo per tutti i macchinisti/ferrovieri scontenti. Nella pratica, però, dobbiamo registrare, oltre ad una sostanziale debolezza, che potrebbe però essere ridotta dall'aumento del numero dei tesserati (quindi è anche colpa nostra), anche una continua litigiosità: perché USB e CUB, anziché unirsi, o almeno lavorare fianco a fianco, continuano a restare distanti, a volte addirittura a litigare, non valutando che questo non giova ai lavoratori, ma fa solo il gioco della controparte? Noi riteniamo che un fronte sindacale di base compatto sarebbe più forte, e costituirebbe anche un incentivo ai lavoratori ad iscriversi.

E i macchinisti dell'OrSA? Il Coordinamento Nazionale Macchinisti Uniti si è pronunciato con decisione contro la propria segreteria generale e contro il contratto. Adesso serve un passo in più: occorre costruire un'alternativa, forte compatta e decisa, che si ponga non in concorrenza ai sindacati di base, ma che lavori assieme a loro sui grandi temi del mondo del lavoro. I macchinisti, pur mantenendo alta l'attenzione sulle problematiche peculiari del proprio mestiere, devono oggi spingere perché tutti quelli che vogliono davvero difendere i diritti dei lavoratori si trovino dalla stessa parte, a lavorare fianco a fianco, e magari un giorno... sotto la stessa bandiera!

La Redazione

TRENORD: IL 9 DICEMBRE dall'Assemblea degli autoconvocati

DATA STORICA PER IL TRASPORTO FERROVIARIO LOMBARDO

Il 9 dicembre è una giornata tranquilla, leggermente nuvolosa, un po' fredda, una di quelle da passare vicino al camino. E' proprio in questa giornata che inizia il declino del trasporto pubblico regionale di Trenord, in una domenica senza pendolari ma con forti disagi, treni soppressi perchè non c'è il macchinista o perchè non è stato assegnato il capotreno.

Goal-Rail il programma incriminato per questo disastro. Un programma che assegna due/tre macchinisti allo stesso treno, comanda vetture inesistenti oppure ricoveri di treni in partenza. Ma la domenica nefasta passa in fretta, in silenzio, senza che l'opinione pubblica se ne accorga. Ed è già Lunedì, il Lunedì dell'inaugurazione della linea S9 Seregno - Saronno. Proprio a Seregno c'è l'AD Giuseppe Biesuz, c'è Formigoni, c'è la stampa ed i bambini invitati per l'occasione, non come quei 60-70 individui vestiti di verde dell'ex ramo Trenitalia, macchinisti e capitreno, che si materializzano sul marciapiede, tranquilli e silenziosi perchè la festa non è ancora iniziata. Il capo della polfer si avvicina, due domande, un sorriso e capisce che siamo lavoratori, non green block. Arriva il treno, tutti salgono e si parte alla volta di Saronno, noi nella prima vettura di testa, in piedi per lasciar spazio ai "clienti". Iniziano le telefonate, ci si prepara per congiungersi con i colleghi ex-LeNord. Il treno rallenta, stridono i freni, velocità forse un poco ridotta all'inizio del marciapiede, ma si capisce subito il perchè.. Urla, fischi, un gran frastuono quando le porte si aprono: il personale ex-LeNord è arrabbiato. Scendiamo dal treno, alla nostra destra la "marea verde" riempie il marciapiede e l'AD è proprio lì, in



mezzo, accerchiato dai "suoi" dipendenti, quelli a cui, complici i sindacati firmatari (tranne Or.S.A. Lombardia), dal giorno prima ha imposto un nuovo contratto ed un nuovo sistema di turnificazione. Biesuz non può muoversi, la stampa e la televisione lo immortalano tra i berretti verdi, faccia a faccia con Malara (COMU) [nella foto in basso ndr] che inizia a parlargli del contratto e del referendum. Intorno a loro le urla del personale, i cori divertenti ma veritieri allo stesso tempo, i giornalisti si dividono, cercano informazioni dal personale presente, chiedono e ricevono risposta da quei 150 ferrovieri delusi ed arrabbiati dalla situazione Trenord. Il confronto prosegue, sfortunato Biesuz, posizionato proprio sotto ad un tabellone di un treno in ritardo. Le lancette corrono anche se nessuno controlla l'orologio, non deve partire il nostro treno, deve ripartire la nostra vita con un nuovo contratto, ed alla fine si conclude il tutto con un patto, con una promessa di colloquio che, come tutti sappiamo, non avverrà mai.

Arresti domiciliari per bancarotta. Ed i ferrovieri? Non hanno finito la loro battaglia quel Lunedì. Si parte alla volta di Cadorna, verso le sedi dei sindacati firmatari dell'ex ramo LeNord, si prende il treno e proprio in quel momento ci si accorge che quanto iniziato il giorno precedente non è ancora terminato: treni in ritardo, non uno, non due, ma a decine come succederà anche nei giorni seguenti.. Saronno, Bovisa, Cadorna,



non c'è un treno in orario, ma non c'è tempo per pensarci bisogna organizzarsi per i giorni a venire, battere il ferro finché è caldo.. Uniti ex-LeNord ed ex-Trenitalia, forse per la prima volta veramente personale di Trenord, proprio nel periodo più triste del trasporto regionale lombardo.

ARRESTATO BIESUZ PER BANCAROTTA FRAUDOLENTA

Milano, 11 dicembre 2012 - "Reiterate condotte criminose, di utilizzo delle risorse societarie per fini personali, familiari e di carriera". Queste le motivazioni con cui il gip di Milano, Vincenzo Tutinelli, ha accolto la richiesta del Pm, Sergio Spadaro, concedendo però al manager gli arresti domiciliari invece che il carcere.

Le accuse - Le accuse riguardano l'ipotesi di reato per bancarotta fraudolenta della società Urban Screen, che è stata dichiarata fallita dal tribunale di Milano nel maggio del 2011 con un «buco» di circa 700mila euro. La società, di cui Biesuz è stato amministratore delegato fino al 2008 era la Società che gestiva i maxischermi in piazza Duomo. Stando all'inchiesta, la Urban Screen sarebbe stata appositamente creata proprio per svuotarne il patrimonio attraverso false fatture.



UN TRENO CARICO DI STRESS di R. Testa (RM)

I RISULTATI DELLA RICERCA

Si è conclusa la ricerca sullo Stress lavoro correlato per i macchinisti ed i capitreno, effettuata nei mesi scorsi tra i lavoratori che prestano servizio sui treni.

Per i macchinisti e i capitreno che hanno partecipato alla realizzazione dello studio sui turni redatto dal prof. Ruggieri e dalla dott.ssa Marucci; ma non solo: è stato fondamentale il coinvolgimento delle istituzioni e dei tecnici della prevenzione in un'area del mondo del lavoro che riguarda direttamente l'esercizio ferroviario. Le mansioni e i ruoli di chi lavora sui treni sono state analizzate ora dopo ora, azione dopo azione, per ricavare un quadro d'insieme che forse nessuno aveva guardato con

tanta attenzione.

Era quello che molti di noi si erano sempre chiesti: possibile che non ci sia nessuno nel mondo scientifico interessato alla vita, e ai disagi, che siamo costretti a pagare per fare il nostro mestiere tutti i giorni e in ogni condizione? Questo momento è arrivato e possiamo dire di essere entrati, macchinisti e capitreno, nella letteratura scientifica e nelle pagine di quei libri che potrebbero segnare una svolta nel metodo e nell'interpretazione del mondo del lavoro e del suo riflesso su chi quel lavoro svolge: le donne e gli uomini che prestano una grande parte della loro vita, materiale e privata, al prodotto finito delle loro mansioni.

Adesso sta a noi, lavoratori e organizzazione sindacale, fare in modo che questa attività non rimanga solo uno splendido esempio di accademia ma che diventi uno strumento di comprensione, di emancipazione e di lotta per i giorni a venire nostri e di chi ci seguirà. Intanto dovremo pensare a riprodurre questo lavoro fra quelle categorie, nei trasporti in primis, che vivono realtà e condizioni analoghe.

Altro passaggio dovrà essere quello di inserire il contenuto di questo lavoro di ricerca nel contesto delle rivendicazioni e delle strategie di politica sindacale per riaffermare il diritto a essere considerati più esseri umani e meno macchine a partire dalla definizione dei turni di lavoro fino alla qualità della vita che trascorriamo sui nostri posti di lavoro. Quindi sui treni.

tratto da "Cronache Ferroviarie"

Un Treno carico di stress



Stress lavoro correlato:
una ricerca psicofisiologica
sui macchinisti e i capitreno,
un metodo a disposizione di tutti



La preziosa pubblicazione con i risultati della ricerca è disponibile al prezzo di 5€. Gratis per gli abbonati sostenitori già in regola col 2013 e che ne facciano richiesta nella causale. Contattateci.



L'ASSEMBLEA DEL 20-11 di F. Vincenzi (BO)

MOBILITAZIONE GENERALE FERROVIARI



Il giorno 20 novembre a Roma nella sala Sacro Cuore si è svolta la prima riunione nazionale del gruppo Mobilitazione Generale Ferroviari.

Molti sono stati i volti "nuovi" e, in controtendenza da anni, la partecipazione dello storico settore macchina è stata affiancata da numerosi esponenti del viaggiante e del personale di terra. Tutti i lavoratori hanno urlato a gran voce che le cose, a livello sindacale e di tutela del lavoratore, così non vanno. Le proposte e le disanime dei colleghi intervenuti hanno evidenziato un malcontento di fondo, una sensazione di tradimento nei confronti di chi si era incaricato di tutelare i loro diritti, che ha reso tutti molto diffidenti verso ogni nuovo soggetto sindacale, anche se estraneo alle recenti "trattative" svoltesi. Probabilmente proprio questa diffidenza indotta dal comportamento dei sindacati, rende difficoltoso un accordo fra i vari animi presenti per sfociare in qualcosa di tangibile. Di sicuro ciò che è stato richiesto dal personale, anche nelle assemblee locali avvenute in seguito ed organizzate dal gruppo, è la necessità di un soggetto trasparente ed organizzato dal basso per restituire il controllo al lavoratore.

Immaginiamo un soggetto il cui portale web

riporti l'estratto conto aggiornato giornalmente, con rendiconto spese o anche per le a.g. con nomi e cognomi di chi ne usufruisce. Un soggetto che renda ogni decisione il più possibile condivisa, grazie ai nuovi software di e-democracy come Liquid Feedback o Airesis in cui le votazioni per qualsiasi decisione vengano prese per maggioranza di votanti e non per una linea decisa da pochi sindacalisti con interessi personali in gioco. Un soggetto dove finalmente uno vale uno. Il partito tedesco, i "Piraten", insegna.

Questo è quanto "la base", quando ne ha avuto occasione, ha richiesto. Ci sono gli strumenti e la volontà per farlo ma soprattutto, una volta attuato, non ci sono più scuse. Ne da parte degli attivisti che dovranno solo attuare quanto deciso, ne da parte della base che non potrà più lamentare le attuali oggettive difficoltà a presenziare attivi ed assemblee o le semplici reticenze personali all'esposizione in pubblico.

Se il gruppo nato da Facebook sarà così concreto da organizzare una cosa del genere gli scenari potranno essere solamente due: o le cose iniziano a cambiare davvero grazie al contributo di ognuno di noi oppure nessuno avrà più il diritto di lamentarsi.



DOCUMENTO FINALE ASSEMBLEA

ROMA - 20 NOVEMBRE 2012

Oggi 20 novembre 2012 i lavoratori del gruppo di discussione conosciuto in rete come **Mobilitazione Generale Ferroviari** si sono riuniti a Roma per la prima assemblea nazionale. Alla presenza di circa 150 ferrovieri, appartenenti a diverse divisioni del Gruppo FSI e di altre imprese ferroviarie, la discussione si è sviluppata all'interno di numerosi interventi. Le diverse sensibilità e le specifiche problematiche si sono comunque focalizzate sull'assoluta contrarietà al CCNL 2012, ai vari Contratti di Confluenza di altre Imprese Ferroviarie, agli accordi penalizzanti degli ultimi anni ed alla politica sindacale che ha portato all'evidente, e strumentale, peggioramento delle condizioni lavorative, sociali e di salute e sicurezza dei ferrovieri. Non ultima una profonda riflessione sulla realtà socio-economica che grava sul mondo del lavoro e che, come ferrovieri, deve vederci partecipi consapevoli delle rivendicazioni generali.

DALLA DISCUSSIONE SI DELINEANO GLI OBIETTIVI DEL MOVIMENTO

- Salvaguardia della salute e sicurezza sul lavoro dei ferrovieri.
- Miglioramento delle condizioni di lavoro, una normativa sostenibile ed il riconoscimento delle peculiarità proprie di ogni mansione all'interno di una rivendicazione generale.
- Creazione di una vera democrazia sindacale e di una rappresentanza effettiva, trasparente ed inclusiva.

DALLA MATRICE FONDATIVA DEL MOVIMENTO, E DAGLI INTERVENTI IN ASSEMBLEA, SI DELINEANO I SEGUENTI STRUMENTI DI LOTTA:

Attivazione di una cassa di resistenza come elemento riconoscitivo del Movimento e come sostegno all'organizzazione generale ed alle iniziative intraprese: per favorire la sensibilizzazione verso i lavoratori ed il coordinamento, la cassa si strutturerà a livello regionale con appositi referenti. Il tutto sarà appositamente registrato.

Promozione di attività atte a perseguire il miglioramento delle condizioni di lavoro, la sostenibilità sociale ed il diritto alla famiglia dei lavoratori: ritorno alle 8h giornaliere di lavoro, valorizzazione lavoro notturno, limitazione dei riposi fuori residenza, aumento riposi giornalieri, riconoscimento lavoro usurante, coinvolgimento degli organi di vigilanza nelle vertenze sull'orario di lavoro, mantenimento degli equipaggi e delle mansioni nell'esercizio ferroviario anche attraverso azioni legali e mobilitazione.

Promozione e difesa della sicurezza del trasporto ferroviario: denuncia di ogni carenza sulla sicurezza agli organi di vigilanza e all'ANSF, con proposta di manifestazione sotto la sede ANSF di Firenze. Rivendicazione del giusto equilibrio fra sicurezza e orario di lavoro dei ferrovieri. Coinvolgimento dell'utenza nelle problematiche sulla sicurezza per ampliare e rafforzare le rivendicazioni. Sostegno informativo agli RLS nella loro attività.

Democrazia sindacale: Istitutivo del movimento l'impegno contro ogni limitazione all'esercizio diretto della democrazia sindacale, lotta contro il parassitismo dei distacchi sindacali e contro l'attuale falsa rappresentatività sindacale. Impegno per il coordinamento fra territori ed alla divulgazione delle iniziative intraprese a livello locale e nazionale con la creazione di una rete nella quale ognuno possa esprimere il proprio libero impegno sindacale. Collaborazione con le altre formazioni di base di tutte le imprese ferroviarie.

Futuro e mondo del lavoro: Contrasto alla pesante riforma delle pensioni che colpisce il nostro futuro e contrasto alle modifiche all'art. 18 ed alla precarizzazione del lavoro. In funzione di questa possibilità di organizzare una manifestazione e/o sostenere iniziative

L'assemblea si chiude con l'impegno a mettere subito in pratica il coinvolgimento, tramite la rete e con informative in ogni impianto, dei lavoratori per porre le basi per immediate iniziative. Si prevede di individuare, anche in funzione della Cassa di Resistenza, delle figure a livello locale che fungano da punti di riferimento per la raccolta e la divulgazione di informazioni, idee e proposte, da e verso i lavoratori.

La discussione proseguirà in rete e in una prossima riunione assembleare per definire le caratteristiche della struttura del movimento, sia a livello nazionale che territoriale.

SICUREZZA SUL LAVORO

FERROVIE, LEGGE 'AD PERSONAM' PER MORETTI E DELLA VALLE

La lobby dei trasporti e della pesca prepara il 'colpo di mano' al Ministero e in Parlamento. Rischio di un 'Testo Unico' differenziato sulla sicurezza nel lavoro.

Roma, 4 dicembre 2012 - **IL COLPO DI MANO DELLA LOBBY DEI TRASPORTI.** Mentre le ferrovie continuano a mietere vittime sia tra i lavoratori, che tra i normali cittadini, la potente lobby dei trasporti tenta il 'colpo di mano' per attenuare o addirittura eludere il rispetto delle norme generali di sicurezza sul lavoro: noi diciamo no a un Testo Unico differenziato che avvantaggerebbe solo gli imprenditori ferroviari come Moretti e Della Valle, amministratori di Fs e NTV assieme ai loro 'colleghi' ed a tutti i dirigenti delle altre trenta imprese ferroviarie in circolazione sulla rete italiana. Facciamo appello a tutti coloro che si occupano di sicurezza sul lavoro per impedire che ciò avvenga e per adeguare anche la normativa del settore portuale, pesca, marittimo e ferroviario ai principi di salvaguardia della salute e della persona, posti alla base della nostra Costituzione.

DUE PROVVEDIMENTI - Potrebbero essere varati a breve due procedimenti di revisione delle norme sulla sicurezza del lavoro nei settori marittimo, navi da pesca, portuale e ferroviario, avviati contemporaneamente sia alla Camera che presso il Ministero dei trasporti.

LA SICUREZZA DEVE MIGLIORARE, NON DIMINUIRE - Sappiamo tutti quanto ci sia ancora da fare per la salute e la sicurezza sui treni, sui binari, nei porti e sulle navi da pesca ma le particolarità tecniche di questi settori devono essere affrontate e risolte con norme che non riducano tutele e sanzioni per le inadempienze. Sono ancora vive nella memoria di tutti le raccapriccianti immagini dei sei lavoratori agricoli morti per un passaggio a livello gestito con sistemi medioevali a Rossano (RC), quelle della cabina di guida schiacciata del moderno pendolino sempre su un passaggio a livello a Cisternino (BR) dove ha perso la vita il nostro collega Giuseppe Campanella e la generale sensazione di frustrante impotenza di fronte all'impossibilità di soccorrere un viaggiatore, rimasto senza soccorso e poi morto d'infarto sul più moderno treno italiano, tra Torino e Milano.

FANNO IL CONTRARIO DI QUANTO SERVIREBBE - Ma mentre succede tutto questo nell'indifferenza degli stessi ministri e funzionari, stanno invece per essere emanati due provvedimenti che, sebbene tra loro contraddittori, peggiorerebbero sensibilmente le attuali condizioni di sicurezza dei ferrovieri, dei viaggiatori, degli utenti della strada e di tutti i cittadini e che, se approvati, aprirebbero la strada a tutele differenziate per lavoratori e utenti, assieme ad un regime sanzionatorio diffe-

renziato per gli imprenditori del settore.

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI - Il disegno di legge delega 5368 presentato a firma dei ministri, Passera, Fornero, Balduzzi, Di Benedetto, Patroni Griffi e Gnudi, attualmente in discussione alla Camera dei Deputati, il quale modificherebbe oltre a quelle ferroviarie, anche le norme sulla sicurezza dei portuali, dei pescatori e dei marittimi in genere, nonché sulle sanzioni previste in caso di infortuni o morti sul lavoro. La motivazione ufficiale richiama la necessità di "armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi e ai criteri del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che prevedeva l'adozione entro dodici mesi dall'entrata in vigore di decreti finalizzati a dettare le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento tra la disciplina del decreto legislativo e la normativa speciale relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, a quelle in ambito portuale e a quelle concernenti il trasporto ferroviario."

MUORE PER INFARTO SUL FRECCIAROSSA

SUI TRENI ITALIANI SOLO CEROTTI E DISINFETTANTE

40 minuti di attesa: la salute dei viaggiatori affidata alla buona sorte. Inascoltati i nostri RLS.

Roma, 17 novembre 2012 - Non esiste alcuna regola per il pronto soccorso e la tutela della salute dei viaggiatori in caso di malore o infortunio quando sono sui treni: questa è la semplice verità, tornata tragicamente alla luce con la morte per infarto di un viaggiatore del treno Frecciarossa Torino-Milano.

E' accaduto a G.M. di 56 anni, morto giovedì scorso nella stazione di Rho, in attesa dei soccorsi.

Come tutti sappiamo, la tempestività d'intervento con personale sanitario 'qualificato' è determinante. Invece, quando si sale su un treno il pronto soccorso e l'assistenza sanitaria sia per i viaggiatori che per il personale diventa una sorta di 'ruota della fortuna' ovvero è affidata al caso. Infatti non esistono norme specifiche ma solo protocolli 'molto teorici' di collaborazione tra il 118 e le FS, elaborati solo per consentire la riduzione dell'equipaggio ad un solo macchinista, che però si rivelano puntualmente inefficaci quando ci si trova di fronte a casi reali.

Le poche e inadeguate regole esistenti prevedono, al limite del ridicolo, che a bordo su ciascun treno, ci sia esclusi-

AL MINISTERO DEI TRASPORTI - L'altro provvedimento è lo schema di decreto attuativo del Testo Unico sulla sicurezza nel settore ferroviario che sarà presentato dopodomani, 6 dicembre 2012, ai sindacati in una apposita riunione convocata presso il Ministero dei trasporti. Anche qui, invece di ampliare le tutele adattando la normativa al nuovo quadro di liberalizzazione con numerose imprese private, si mantengono in vita istituti giuridici obsoleti come la cosiddetta 'vigilanza congiunta' tra dirigenti ferroviari e Ispettori del lavoro.

IL RISCHIO DI UNA LEGISLAZIONE SPECIALE A FAVORE DI ARMATORI E PADRONI DELLE FERRIERE - Il rischio è quello di una legislazione penale 'speciale' che non consentirà di abbassare l'indice di infortuni e malattie professionali e che potrebbe avere effetti anche sui più importanti processi penali in corso per le numerose 'morti bianche' nei porti e sui binari e finanche in quello per la strage ferroviaria di Viareggio.



vamente un 'pacchetto di medicazione' con cerotti e disinfettante a disposizione del personale.

È paradossale considerando anche la distanza dai centri abitati e le difficoltà di intervento dei normali mezzi stradali, in galleria, in montagna o su un viadotto.

Pensiamo inoltre a cosa accadrebbe se l'infortunato fosse l'unico macchinista presente a bordo in una situazione in cui il treno resterebbe immobilizzato ad attendere, in un luogo qualsiasi della rete l'arrivo dei soccorsi, magari impervio e lontano da centri abitati o da vie di comunicazione.

I nostri RLS, hanno ripetutamente denunciato queste lacune ma i tecnocrati del ministero dei trasporti, col colpevole silenzio dei loro responsabili politici, nel 2010, in occasione dell'approvazione del decreto specifico per il pronto soccorso sui treni hanno privilegiato le esigenze economiche ed organizzative delle imprese ferroviarie e ignorato completamente il problema del soccorso ai viaggiatori che resta affidato alla 'buona sorte'.

ESSERE O NON ESSERE

IL CONTRATTO, I SINDACATI E L'UNITÀ DEI MACCHINISTI

Pubblichiamo queste riflessioni di un collega di Milano, che fa appello all'unità della categoria e all'impegno di tutti per una reazione energica ed efficace

Nel momento peggiore per noi macchinisti, quando serviva arginare le scelte Aziendali che con il nuovo contratto già firmato dai sindacati confederali ci obbligano a diventare sempre più schiavi di una normativa che già era pesante, aumentando tempi e carichi di lavoro a livelli inso-

UN ATTACCO AD UN COLLEGA È UN ATTACCO FATTO ANCHE A ME!

Nel suo libro "Compagni di viaggio" il nostro Ezio Gallori ricorda della parole pronunciate da Ottavio Fedi, che subentrò come responsabile dell'"In Marcia" niente meno che al fondatore Augusto Castrucci.

Ebbene il Fedi, parlando di contestazioni disciplinari, dichiarò di essere disposto a dichiarare sciopero anche se il provvedimento in questione (che era ovviamente ingiusto come sono ingiusti il 99,99% di quelli dei nostri tempi) avesse riguardato un solo macchinista.

Questo modo di porsi, molto forte, energico e determinato, dobbiamo farlo nostro, nonostante la società di oggi ci porti ad essere più individualisti, se non addirittura... soli!

Quando viene punito un collega, non cadiamo nell'errore di pensare "va bè, ma qualcosa avrà fatto..." oppure "meno male che non hanno preso di mira me, stavolta mi è andata bene...". In questo modo facciamo solo il gioco della nostra controparte, che lavora per dividerci, per metterci l'uno contro l'altro, per isolarci, per poi attaccarci singolarmente, quando siamo più vulnerabili.

Occorre invece fare un passo in avanti: se fanno un torto ad un mio collega, punendolo ingiustamente, trattandolo come un criminale, come un numero e nulla più, come una risorsa da spremere per il profitto e non come una persona... dobbiamo sentire quell'offesa come fatta a noi! Recuperiamo quella solidarietà che fu proverbiale tra i ferrovieri in altre epoche, ed affrontiamo chi ci attacca vigliaccamente... tutti insieme!

M. Mariani (MI)

stenibili, l'Orsa firma il contratto voltandoci le spalle come nel 2004 quando mise firma al contratto del 2003. I macchinisti dell'Orsa dovevano capire già allora che il loro sindacato era diventato un confederale, il meno peggio, ma sempre confederale invischiato nella logica del firmare a qualsiasi costo per non rimanere fuori o firmare con il consenso di tutte le categorie. Già, ma a noi macchinisti a cosa serve più. I nostri diritti, le nostre rivendicazioni per la specificità del nostro lavoro con i suoi orari e i suoi disagi, dove sono andati a finire. Il motto era "Uniti si vince", ma uniti a chi, a tutti gli altri dipendenti che con la nostra tipologia di lavoro condividono poco o niente e acconsentono ad un contratto che a noi ci rovina la vita? A questa situazione siamo arrivati grazie anche a tutti quei colleghi che in questi anni hanno lavorato ad orario libero da liberi professionisti legittimando l'Azienda ad osare su tutto in cambio di soldi prima e di nulla in seguito, gravando quindi su tutti con peggioramenti normativi di ogni tipo. A tutti quei colleghi che invece si preoccupano della concorrenza e per questo si prostrano ai voleri aziendali possiamo garantire di continuare a stare preoccupati perchè sino a quando la concorrenza avviene solo a livello del personale dell'esercizio, mentre a livello dirigenziale regnano sprechi, disorganizzazione, scelte sbagliate e non scelte

fatte, ed un numero sproporzionato di quadri, saremo sempre fuori. Per carità, tutti devono lavorare ma per essere concorrenziali bisogna cambiare registro. A questo punto la scelta è obbligata, o si prende di petto questa situazione, contrastando i contenuti nefasti di questo contratto o con il prossimo molti non arriveranno vivi alla pensione. Ditemi voi che aspettativa di vita ha un lavora-

tore che fino a 66 anni lavora tre notti piene in una settimana e fino a 13 ore al giorno, perchè è questo quello che si prospetta insieme a IVU, base operativa allargata e chi più ne ha più ne metta. Tutti i macchinisti devono interrompere questa parabola discendente protestando, scioperando, applicando la normativa alla lettera, ma soprattutto puntando al contratto di settore per il personale mobile, l'unico con il quale il macchinista può trattare alla pari e testa a testa con l'Azienda senza l'ingerenza ed il veto delle altre categorie che alla fine su pressione dei sindacati confederali acconsentono sempre, tanto per loro cambia poco mentre per noi che già abbiamo una normativa pesante sono mazzate. Infine un appello ai macchinisti Orsa, lasciate il vostro sindacato al suo destino, vi volterà ancora le spalle, tiratevi fuori ed insieme a tutti gli altri macchinisti organizziamo un movimento che raggiunga lo scopo di tornare ad essere protagonisti in prima persona del nostro destino come lo fu il COMU. Non è retorica ma la triste realtà che si ripresenta e perdere ancora tempo in patteggiamenti significa ripetere ancora gli stessi errori fatti che già sono troppi. Sola ma tutti uniti possiamo e dobbiamo farcela. Non c'è scelta, altrimenti il peggio arriverà e per il macchinista non ci sarà nessuna difesa.

Nero Dallarabbia



SPECIALE CARGO

QUANDO LA "PAUSA" È UNA PRESA PER IL C....

Ci sono giornate di turno nelle quali, dopo una notte piena di lavoro, ad esempio dalle 0.30 alle 7.30, c'è graficata una riserva dalle 7.50 alle 8.05. Perché? Per garantire la "pausa", che è quindi dalle 7.30 alle 7.50.

Normativamente questo fatto è ok: la pausa non è nella prima ora di lavoro ed è prima della fine; ma quella riserva dalle 7.50 alle 8.05 è chiaramente strumentale per far sì che la pausa non sia in coda! Io lavoro tutta la notte fino alle 7.30 senza pausa e poi mi dicono che la pausa è alle 7.30 perché dopo faccio 15 minuti di riserva?

Ma chi è il "genio" che si è inventato questa roba? Ma quando la finiremo di farci prendere per il c.....?

IL MALCONTENTO DEI PERSONALE CARGO DI TERRA: DOPO VENT'ANNI TORNI A FARE IL MANOVRATORE!

Il fatto ci è stato segnalato da numerosi lavoratori della cargo: sei stato assunto in Ferrovia come manovratore, nel corso degli anni hai affrontato un percorso di professionalizzazione che ti ha portato, con notevoli sforzi e sacrifici, ad acquisire abilitazioni e mansioni superiori. Sei così

diventato verificatore, o formatore treno, o addirittura capo verifica... Sta di fatto che adesso sei diventato un "polifunzionale"... quindi fai un po' di tutto?

No! Oltre ad essere in balia degli umori quotidiani aziendali, la mansione che ti fanno svolgere quasi esclusivamente è... quella di manovratore! Quella che avevi all'inizio, quando eri appena assunto! Senza nulla togliere all'importante ruolo che hanno i manovratori e alle difficoltà ed hai disagi del loro lavoro... ma dov'è finita l'idea di "crescita professionale"?

CARGO LOMBARDIA: CONTESTAZIONI (INFONDATE) E INTIMIDAZIONI

Da qualche tempo alla Cargo Lombardia fioccano le contestazioni disciplinari.

Si respira un'aria inquisitoria, fitta di continui tentativi di intimidazione nei confronti del personale.

Noi siamo per il rispetto delle regole, ma precisando tre condizioni:

- 1) l'azienda che pretende il rispetto delle regole deve per prima essere in regola lei stessa;
- 2) si deve pretendere il rispetto delle regole, ma non intimidire, prevaricare, fare soprusi;
- 3) le regole devono essere rispettate da tutti, senza distinzioni.

Le contestazioni che ci stanno arrivando sono invece assolutamente infondate, e mirano unicamente a spaventare, a

confondere, a sopperire alle enormi carenze e inadempienze aziendali.

Vogliamo farvi alcuni esempi; vi preghiamo di non ridere, perché non c'è nulla di inventato e, nonostante l'apparente comicità di quello che leggerete, il tentativo di intimorire il Personale è serio eccome.

Tra le raccomandate arrivate a casa annoveriamo:

- contestazione per richiesta di riserva ritenuta "immotivata", che arriva anche al macchinista che non è abilitato alla macchina e non sa neanche da che parte si sale;
- contestazioni per essersi segnati dei biglietti dell'autobus per le "ex vof", invece di ringraziare il macchinista al quale in quei casi spettava addirittura il taxi e non lo ha richiesto;
- contestazioni per non aver indossato le scarpe antinfortunistiche, quando istruttori, capi deposito e quadri e dirigenti in generale gironzolano tra i binari senza indossarle, nonostante loro inizino e finiscano di lavorare a Smistamento, quindi potrebbero indossarle sul posto di lavoro, mentre i macchinisti secondo loro se le devono mettere a partire da casa, visto che iniziano e finiscono a Smistamento, Lambrate, Garibaldi, Centrale, Rogoredo, e adesso anche Certosa.

Tutto questo è inaccettabile. Non possiamo subire sempre, in un clima di autoritarismo e di repressione.

MACCHINISTI ESASPERATI DI SMISTAMENTO



"HO VISTO COSE CHE VOI UMANI NON POTRESTE IMMAGINARE..."

Ho visto un collega alla Cargo piangere perchè il socio si arricchiva facendo sei agganci/sgancio a Gallarate e lui invece niente.
 Ho visto colleghi del sud lamentarsi e contorcersi dal dolore per essere costretti a lavorare al nord per poi ritrovarli, dopo aver ottenuto il sospirato trasferimento, a lavorare ancora al nord ma in trasferta pagata.
 Ho visto lavandini e macchine del caffè sui locomotori buoni solo per prendersi il tetano e borse di cartone pressato date in dotazione ai macchinisti liquefarsi alle prime piogge; ci si arricchisce anche così.
 Ho visto colleghi svuotare tutta la scorta dei tovaglioli di carta delle vetture e giustificarsi dicendo " Sai a casa il bambino sporca ".
 Ho visto colleghi protestare e lottare e dire agli altri di scioperare per poi ritrovarli proprio durante lo sciopero a fare riserva dicendo " Sai tanto non faccio treni, è per non perdere soldi ".
 Ho visto colleghi con tre tessere sindacali perchè da ognuna ricevevano favori personali anche economici senza comunque nessun vantaggio per la categoria del macchinista.
 Ho visto un collega richiamarmi sul fatto di anticipare la suoneria del vigilante VACMA premendo per tempo l'apposito pedale per poi scoprire che lo faceva perchè la suoneria gli dava fastidio e lui doveva dormire perchè aveva già doppiato l'orario di lavoro.

"Vorrei tanto non avere più nostalgia di quei tempi in cui regnava la dignitosa povertà."

SPECIALE CARGO

CHE FINE FARÀ LA CARGO?

Fonti autorevoli stanno facendo trapelare la notizia di nuovi, imminenti, tagli alla divisione cargo di Trenitalia. Con l'obiettivo del contenimento dei costi, perché "la cargo deve camminare con le sue gambe", si parla ancora di chiusure di impianti di terra, di riduzioni di organici, di maggiori controlli agli sprechi, e anche di una drastica riduzione del numero dei macchinisti.

I tagli recenti non sono quindi bastati; il nuovo, pessimo contratto, neppure. Questa è la prova quindi che le 10 ore di giorno e le 8 ore di notte, le 3 ore in più, le dormite di 24 ore, il gancio... non sono serviti a niente, se non a reprimere e sottomettere il personale.

Chi pensava che sarebbe finalmente bastato così, si sbagliava. Per chi ci dirige, i sacrifici (nostri) non sono mai troppi, anzi non bastano mai: ci diranno che bisogna impegnarsi ancora di più, che senò si chiude...

Probabilmente altri di noi saranno mandati via, chi se possibile in pensione, chi in altre divisioni o società del gruppo... notizie certe non ne abbiamo. Quello che è certo è che non si sente parlare mai di riduzione del numero di quadri, di fuoriuscita di tutti quei dirigenti e quadri che si sono dimostrati incapaci di portare avanti con saggezza e competenza la cargo, di riduzione degli stipendi dei manager, di fine del clientelismo e, perché no, di impegno per l'acquisizione di nuovi treni, di maggior lavoro.

La colpa, insomma, è anche in questo caso sempre e solo di chi lavora, mentre chi campa alle spalle di chi lavora... la fa sempre franca.

Quando i lavoratori inizieranno a dire "basta!" ed a reagire?

AZIENDA MI HAI STUFATO: TI TOLGO IL TELEFONO

Molti macchinisti della cargo stanno togliendo all'azienda la possibilità di essere contattati sui telefoni privati (di casa o cellulare).

C'è chi si è stufato di ricevere numerose telefonate al giorno, chi ha ricevuto chiamate in orari improponibili, chi si è invece risentito per il modo come è stato trattato dai propri superiori (contestazioni disciplinari assurde, telefonate dal tono non proprio amichevole ecc...).

La scelta di accettare di ricevere comunicazioni inerenti il servizio unicamente sul telefono FS, quando è

acceso, ci sembra un modo semplice ma chiaro di stabilire che il mio tempo libero è, appunto, "mio" e "libero".

TRENITALIA DIVISIONE CARGO: TEMPI PER IL RITORNO NELLA LOCALITÀ DI INIZIO SERVIZIO QUANDO QUESTA È DIVERSA DALLA LOCALITÀ DI FINE.

Secondo le norme attualmente in vigore, "Le aziende garantiranno con i mezzi necessari gli spostamenti del personale nell'ambito della base operativa", individuata come il territorio comunale, "per fare ritorno, a servizio compiuto all'impianto di partenza quando questo sia diverso da quello di arrivo." (CCNL Mobilità/AF art. 28, 2.3).

Il tempo previsto per lo spostamento è "individuato convenzionalmente a livello di Divisione Cargo fino ad un massimo di 30 minuti" (Contratto Aziendale di Gruppo FS, art. 13, 2.7.5 c).

Viene quindi lasciata discrezione all'azienda riguardo al mezzo da utilizzare per il rientro (mezzi pubblici, mezzo aziendale, taxi), mentre invece il tempo massimo è stabilito in 30 minuti.

Spesso invece, con la motivazione del "risparmio", gli impianti utilizzano per gli spostamenti mezzi aziendali, negando i taxi, con la conseguenza che i tempi risultano nella realtà molto superiori.

Questo non è conforme alle norme contrattuali in vigore. Pretendiamo ciò che ci spetta. Segnaliamo in tutte le sedi possibili tutti gli abusi da parte datoriale.

LACRIME DI COCCODRILLO di C. Curcio (NA) NEI PROSSIMI MESI QUALCHE MIGLIAIO DI FERROVIERI POTREBBE TROVARSI IN ESUBERO

Le segreterie OOSS nazionali hanno attivato le procedure di raffreddamento...

Hanno comunicato all'azienda tra l'altro:

"(..)Nel frattempo, nei prossimi mesi qualche migliaio di ferrovieri potrebbe trovarsi in esubero, espulso dai processi produttivi, per le evidenti difficoltà di alcune strutture operative di Trenitalia e per gli effetti devastanti che il ridimensionamento del reticolo produttivo disegna sulle esigenze di maggior risparmio produrrà sin dai prossimi mesi (...)"

"(..)Mentre il vero rilancio della Manutenzione dei Rotabili passa necessariamente attraverso una necessaria ed urgente specializzazione sulle nuove tecnologie ed un efficace turn-over per cui ulteriori ricorsi al Fondo di sostegno al reddito non sarebbero interpretati come un segnale di discontinuità rispetto al passato ma una conferma pericolosa del disimpegno rispetto a tali attività (...)"

Per tutti i ferrovieri questa affermazione "nei prossimi mesi qualche migliaio di ferrovieri potrebbe trovarsi in esubero" da parte delle OOSS firmatarie penso che sia molto preoccupante, però questo scenario era prefigurabile e andava preso in considerazione anche prima della firma del Contratto M/AF e FS :

- visto l'aumento da 36 a 38 ore settimanali di lavoro (l'esubero è matematico)
- visto la riduzione delle ore dei riposi settimanali,
- visto l'aumento delle flessibilità,

- visto l'aumento delle prestazioni giornaliere,
- visto le molte v.o. e spostamenti d'impianto non considerate più lavoro,
- il non riconoscimento del lavoro usurante a molti lavoratori e considerando le leggi nazionali e le conseguenti ricadute nei vari CCNL, non esplicitamente contrattate dalle stesse OOSS, ossia

1. Legge 22 dicembre 2011, n. 214 SalvaItalia con il Capo IV- Riduzione di Spesa Pensioni
2. Decreto Crescitalia sulle liberalizzazioni divenuto legge 22/03/2012
3. Pareggio di bilancio in Costituzione- Introduzione del principio del pareggio di bilancio nella Carta costituzionale divenuto legge 17/04/2012(art. 81 cambiato in Parlamento)
4. Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita divenuto legge 27/06/2012 (..art. 18 dei lavoratori legge 300/70)
5. Spending review -Razionalizzazione della spesa pubblica
6. accordo interconfederale del 28 giugno 2011
7. accordo sulla produttività 2012

Con queste premesse perchè hanno firmato tale Contratto??? Aspettiamoci e prepariamoci a tempi peggiori ma sappiamo bene da dove derivano le cause e le colpe.. e chi ha concesso tutto ciò!!

GLI SPAGHETTI ALLA NORMA, QUELLI SI CHE SONO BUONI.

Non so se vi è capitato di notare che sempre più spesso l'Azienda per prevenire e giustificare delle sue inadempienze, scaricandone le conseguenze sul pdm, usa sempre più spesso il termine "di norma". Faccio due esempi: foglio disposizioni delle prove freno, "di norma le località individuate devono essere dotate di martello da verifica", quindi se non c'è ti arrangi con qualcos'altro, tanto la responsabilità della prova freno è la tua. Articolo 28 punto 2.7.D3 comma C del CCNL della Mobilità, "l'assenza dalla residenza non potrà essere programmata di norma per periodi superiori a 24 ore", quindi se vi è qualche ora in più non c'è problema. Lasciando stare il primo esempio che ci viene propinato direttamente dall'Azienda, il secondo invece è frutto di contrattazione con i sindacati. Ora, di norma, un sindacato serio che fa gli interessi dei lavoratori dovrebbe sapere che lasciare all'Azienda determinate prerogative significa scaricare sul personale delle incombenze supplementari che non avrebbero motivo di esistere perché già ci bastano e avanzano quelle che ci sono. Certo che di norma il sindacato firmatario dovrebbe anche evitare di sottoscrivere articoli di contratto incompleti come l'articolo 51 di mobilità sui pasti aziendali (corretto con ben due circolari applicative) che non prevedeva la doppia refezione nei servizi di A/R interessanti per più di due ore le fasce 11-15 e 18-22, come dire di norma mangia ma solo una volta al giorno.

Comunque gli Spaghetti alla norma sono i più buoni... di norma!



QUESTIONARIO DI ANCORA IN MARCIA

Ti piace il nostro giornale? Cosa vorresti cambiare?

Cari lettori, vi lanciamo due semplici domande per capire cosa è apprezzato della nostra rivista e cosa invece sarebbe da rivedere. Vi preghiamo di rispondere scrivendo poche righe all'indirizzo redazione@ancorainmarcia.it Rispondeteci in tantissimi. Grazie!

DOMANDA 1

Quali argomenti tra quelli affrontati da Ancora In Marcia sono per te più interessanti? (es. rubriche tecniche, quesiti, notizie dagli impianti, politica, tematiche sindacali, questioni di categoria....)

DOMANDA 2

Quali argomenti invece secondo te andrebbero affrontati o dovrebbero trovare più spazio?

OSSERVAZIONI SUL LIBRO "COMPAGNI DI VIAGGIO"

Ci sono giunte osservazioni e commenti sul libro "Compagni di viaggio" di Ezio Gallori. Una in particolare di Patrizia di Acqui Terme ci fa osservare che per quanto riguarda la vicenda dei licenziati di Report ci sono alcune inesattezze delle quali prendiamo atto:

- i 4 licenziati di Report non erano tre macchinisti e un capotreno ma due macchinisti e due capitreni che ad Acqui Terme era nato un comitato di colleghi con iniziative "costanti e puntuali" volto a raccogliere i fondi per sostenere i colleghi licenziati
- l'animatore di queste iniziative era Arturo Giacobbe e non Giobbe (era chiaramente un nostro errore di stampa), che fra l'altro è stato tra i fondatori della cassa di resistenza dei ferrovieri.

Anche noi nel scusarci con Giacobbe per questo imperdonabile rifiuto di stampa vogliamo ricordarlo e salutarlo come uno dei nostri preziosi collaboratori e rappresentante impagabile della nostra rivista. Prendiamo atto di queste precisazioni e ricordiamo anche che sulla vicenda dei licenziati di Report la nostra rivista riprodusse dettagliatamente un proprio opuscolo.

STATI UNITI D'EUROPA... SI O NO?

di R. Favretto (TV)

Per far passare un'idea si crea prima mediaticamente un problema. Poi ci spiegano che la soluzione al problema sta in quella idea.

Facciamo un esempio: Tizio possiede le armi di distruzione di massa! Per mesi giornali e tv battono la notizia insistentemente.

Noi ci preoccupiamo, aumentiamo l'ansia, fino a stancarci e invochiamo "basta".

Ecco che, dagli stessi media, arriva la soluzione: è necessaria una guerra contro Tizio! I buoni vanno a mettere a posto le cose.

Questo ci appaga, ci tranquillizza, ci abbassa l'ansia.

Bombardano Tizio, tutta la nazione, i pozzi di petrolio che bruceranno per mesi risorse vitali.

Una guerra durata anni, anche dopo la morte di Tizio.

Ma le armi di distruzione di massa non c'erano, non sono mai state trovate, o meglio, non sono mai esistite.

Hanno costruito un pretesto, utilizzando i media, per ottenere il consenso dell'opinione pubblica a una guerra. Era la guerra la soluzione da far passare.

Eccovi altri esempi di problemi mediatici: "Caio sta costruendo l'atomica"; oppure "Sempronio è capo terrorista".

Veniamo ad un esempio che ci riguarda, ancor più, da vicino.

Voi volete più Europa? Cioè la scomparsa della Costituzione nazionale ed un unico governo europeo che ubbidisce alle multinazionali-banche-assicurazioni?

Oggi la maggioranza degli europei risponde NO.

Quindi, per completare la sottomissione degli europei ai potenti, per ultimare il colpo di stato europeo, cioè l'eliminazione delle costituzioni nazionali e, con esse, dei diritti a istruzione, salute, lavoro, dignità umana ... serve far cambiare questo NO in un SI.

Come si fa?

Serve una massiccia quantità di dolore finanziario. Ecco perché pilotare una crisi economica.

Eliminare i servizi. Aumentare i disoccupati. Mantenere lo scontro generazionale. Polverizzare i risparmi.

Qualcuno invocherà l'uomo forte. Altri rimpiangeranno i governi con inflazione al 15% che hanno portato il boom economico e l'Italia a 5° paese industrializzato. Altri predicheranno l'anarchia o la rivoluzione. Noi, complessivamente, resteremo davanti alla televisione in attesa. Incapaci di associarci, capire, reagire, assuefatti a non fare polis.

Scenario caotico ideale per far passare la soluzione preconfezionata.

Servono nuovi poteri, più poteri ad un nuovo governo europeo forte, più forte.

Dovrai fare un ultimo sacrificio; accettalo; poi ci penseranno loro.

Dirai ancora NO al supergoverno europeo?

FONDI INTEGRATIVI SANITARI

IL PRESIDENTE DELLA CESARE POZZO INTERVIENE

In questi mesi ed in particolare in queste ultime settimane sempre più sotto i riflettori dei mass media sono i "cosiddetti" costi della sanità.

Il Governo presieduto dal Senatore sig. Mario Monti in alcune dichiarazioni pubbliche ed ufficiali sostiene che "di fatto" il Servizio pubblico nazionale non si regge più, considerati i costi del nostro servizio universalistico, la necessità di razionalizzare nell'insieme la spesa pubblica del Sistema Italia, lasciando da ultimo (ma senza trascurarlo) il peso dell'inefficienza e dello spreco per la mala gestione dei servizi di assistenza sanitaria e socio sanitaria per i cittadini.

Le casse dello Stato non ce la fanno più, di fronte allo scenario di dover ridurre le prestazioni minime da garantire si raccomanda la partecipazione attiva dei vari attori nel campo della Sanità, per trovare forme di finanziamento aggiuntive (per la ricerca e lo sviluppo) o di prestazioni integrative a quelle del Servizio sanitario nazionale.

Si invitano i privati, in sostanza, ad entrare in gioco in modo pubblico, a sostegno del welfare statale.

Cesare Pozzo, come le vere mutue sanitarie che basano la loro azione da tempo sui valori della mutualità e della solidarietà, non è sorda a questo invito: da tanti anni le tutele sanitarie sono davvero integrative al SSN e non operano in modo concorrenziale per favorire il consumo di sanità privata con vantaggi economici per pochi; da tanti anni le tutele sanitarie mutualistiche guardano alla micro comunità che è innanzitutto la famiglia, tutti inclusi.

Inoltre, gli assistiti sono intesi come cittadini, non come consumatori.

Sulla base di questi elementi di forza, le esperienze del mondo mutualistico ed in particolare quella di Cesare Pozzo, la più grande mutua sanitaria senza fine di lucro in Italia, permettono di parlare di welfare di comunità, modello di sistema sanitario territoriale nel quale tutti gli attori, se mossi verso un comune obiettivo, possono interagire e fare welfare sociale e sanitario.

La cooperazione sociale, le reti di poliambulatori gestiti dal privato sociale, le cooperative di medici, le aziende con programmi di welfare per i propri dipendenti, le mutue sanitarie, la cittadinanza di quel dato territorio, il sistema pubblico come volano e garante dell'accessibilità per tutti ai servizi essenziali (che è altra cosa rispetto ai servizi minimi): tutti questi sono gli attori che permettono concretamente di sviluppare un welfare di comunità che supera il concetto di fondo sanitario integrativo chiuso, cioè di fatto per i soli lavoratori dipendenti, bensì volge al fondo sanitario aperto per tutti i cittadini, al di là dell'età e del proprio stato di salute, che include anche i non lavoratori e i non abbienti, che si integra con il servizio

pubblico che non deve retrocedere dal suo ruolo, e che viene sostenuto anche con politiche fiscali premianti.

Questo è quanto Cesare Pozzo sta realizzando in diverse città d'Italia, riscontrando sempre più interesse e sostenibilità. Serve portare a sistema questo modello, serve avere i giusti parametri per fare sinergia con l'Amministrazione Pubblica, serve distinguere tra chi intende la sanità come terreno per affari economici da chi invece affonda le proprie radici nei valori fondanti della mutualità e della solidarietà tra le generazioni.

Società nazionale di mutuo soccorso
Cesare Pozzo
Il presidente Giovanni Sica

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

RIFLESSIONI SULL' INIDONEITÀ

Sono il macchinista Alessandro Corona di Sassari (55 anni) assunto nel 1978, ho 38 anni di contributi. Nel 2002 sto male e a seguito di accertamenti scopro di avere un'ernia del disco lombare. Chiedo all'Azienda il riconoscimento della causa di servizio che mi nega. Nel 2003 faccio causa all'Azienda e vinco il 1° e il 2° grado dopodiché passa in giudicato nel 2008. (Le leggi cambiano, siamo passati all'INAIL, l'ernia discale è tabellata e quindi i macchinisti non devono più chiedere la causa di servizio ma possono chiedere all'INAIL il riconoscimento della malattia professionale). Continuo a fare il macchinista fino a maggio del 2011 quando, a causa dell'aggravarsi delle discopatie a tutta la colonna, l'Ufficio Sanitario mi dichiara inidoneo temporaneo, e a settembre 2011 inidoneo definitivo. Da quando sono inidoneo il mio stipendio è più o meno 1700 euro. Speravo che questo danno economico durasse pochi mesi poiché si parlava di un'imminente apertura del Fondo di sostegno poi, dopo tre mesi, sappiamo com'è andata con la riforma delle pensioni.

A questo punto alcune considerazioni:

A causa dell'innalzamento dell'età anagrafica e di quella contributiva ai fini pensionistici, visto anche l'aumento dell'orario settimanale nonché delle prestazioni lavorative dei macchinisti e dei capitreni, è facile prevedere nei prossimi anni un sensibile aumento di casi di inidoneità, che tali rimangono, e per più anni, a prescindere da un successivo cambio qualifica. Per questi lavoratori lo stipendio si riduce molto: vista l'attuale consistenza della parte variabile questa differenza dovrebbe essere contenuta in termini più accettabili.

Se poi l'inidoneità è riconducibile ad una causa di servizio o malattia professionale, in linea di principio non è concepibile una diminuzione dello stipendio: è la beffa che si aggiunge al danno!

La liquidazione economica in conto capitale dei punti di invalidità accertati, a prescindere da chi la corrisponde, è il "mero ristoro della percentuale di ridotta capacità lavorativa", ma essendo quest'ultima conseguenza dell'attività lavorativa svolta, non deve produrre ulteriori danni al lavoratore come è appunto una riduzione stipendiale. Dovrebbe pertanto essere garantita la media delle competenze dell'impianto sia durante il periodo di inidoneità sia in caso di cambio di figura professionale, in aggiunta a quanto previsto dall'art 22 comma 4 del contratto FS.

Cordialmente
Alessandro Corona

FERIE NON GODUTE, SCATTA L'INDENNITÀ D'UFFICIO

Il datore di lavoro deve mettere mano al portafoglio e pagare al dipendente l'indennità per le ferie non godute nel caso in cui il lavoratore, per motivo non dipendente dalla sua volontà come nel caso di malattia, non abbia potuto consumare i giorni destinati al «riposo annuale». Questa regola vale anche nel caso in cui i contratti collettivi non prevedano una clausola del genere. Lo sottolinea la Cassazione che ha accolto il ricorso di un capotreno al quale 'Trenitalia' non voleva corrispondere l'indennizzo per i 18 giorni di ferie non godute nel 1998, essendo stato Adriano P. malato dal 19 settembre 1999 al 6 gennaio 2000.

Sia in primo che in secondo grado, il Tribunale e la Corte di Appello di Roma avevano detto 'no' all'indennizzo rilevando che «in base al contratto collettivo non è da riconoscere alcuna indennità sostitutiva, prevista solo per l'ipotesi di risoluzione del rapporto di lavoro».

Ma per la Suprema Corte - sentenza 21028 - le cose non stanno affatto così poiché «il diritto alle ferie nel nostro ordinamento gode di una tutela rigorosa, di rilievo costituzionale». «Ne consegue - scrivono gli 'ermellini' - che allorché il lavoratore assentatosi dal lavoro a causa di una lunga malattia, non abbia goduto, in tutto o in parte, delle ferie annuali entro il periodo stabilito dalla contrattazione collettiva in assenza di alcuna determinazione al riguardo da parte del datore di lavoro, non può desumersi dal silenzio serbato dall'interessato alcuna rinuncia e quindi il datore è tenuto a corrispondergli la relativa indennità sostitutiva delle ferie non godute».

«Pertanto le clausole di contratti collettivi - conclude la Cassazione - che prevedono esclusivamente il diritto al godimento delle ferie e non anche dell'indennità sostitutiva, in applicazione del principio di conservazione del contratto, devono essere interpretate nel senso che in ogni caso la mancata fruizione delle ferie per causa non imputabile al lavoratore, non può escludere il diritto di quest'ultimo all'indennità sostitutiva delle ferie, in considerazione della irrinunciabilità del diritto stesso, costituzionalmente garantito».

(Fonte: Ansa)

Sede di Milano di Ancora In Marcia

DICHIARAZIONE DEI REDDITI 2013

Anche per il 2013 sarà organizzato il servizio della dichiarazione dei redditi gratuita per tutti gli abbonati, presso la sede di Milano Centrale (lato binario 21, scala E, 3° piano). Vi avviseremo in seguito delle modalità per prendere l'appuntamento.

BARI

APERTA LA SEDE DI IN MARCIA
E' stato aperto un punto di riferimento dell'associazione
In Marcia presso il DLF di Bari.
Il referente è Gennaro Mongelli
orario: dalle 9 alle 11
martedì, mercoledì e giovedì

PAGARE BENE I DIPENDENTI CONVIENE AI DIPENDENTI, MA ANCHE ALL'IMPRESA

Scegliere un'appropriata retribuzione [dei dipendenti, n.d.r.] è probabilmente il problema principale dei manager delle risorse umane, e rappresenta il cuore dell'economia delle risorse umane. A grandi linee, un buon "pacchetto retributivo" dovrebbe essere coerente con gli obiettivi di massimizzazione del profitto delle imprese, ma anche fornire al lavoratore incentivi sufficienti perché operi al meglio delle proprie possibilità.

P. Garibaldi
"Economia delle risorse umane"

Piano neve 2013

Dopo la Caporetto di Trenitalia dovuta alla nevicata di febbraio 2012 il lungimirante piano industriale aziendale non ha badato a spese per porre in atto le modifiche al materiale rotabile ed evitare che la storia si ripeta. Questo inverno infatti alla prima grossa nevicata rimarremo a piedi come a febbraio ma potremo passare il tempo in attesa di soccorsi con il tablet!

Gnappo

DIRITTI DEI LAVORATORI

Fonte: Patronato INAC

TEMPO- TUTA orario di lavoro

Il tempo impiegato dal lavoratore per indossare la divisa aziendale si considera orario di lavoro.

Lo ha confermato la Cassazione nella sentenza n. 19358/2010.

ERNIA AL DISCO

Indennizzata dall'INAIL

Chi ha contratto ernia discale lombare in quanto impegnato in LAVORAZIONI DI MOVIMENTAZIONE MANUALE DEI CARICHI svolte in modo non occasionale in assenza di ausili o in LAVORAZIONI SVOLTE CON MACCHINE può chiedere il riconoscimento come malattia professionale.

E' consigliabile produrre la denuncia, tramite il patronato INAC, entro un anno dalla cessazione delle lavorazioni.

TENDINITI

sono malattia professionale

Le tendiniti della spalla, del gomito, del polso, della mano per chi è occupato in lavorazioni, svolte in modo non occasionale, che comportano movimenti ripetuti, mantenimento di posture incongrue e impegno di forza sono ora tra le malattie professionali tabellate.

La denuncia, ad uno degli uffici del patronato, è meglio farla entro un anno dall'abbandono della lavorazione.

È DIMINUITA LA TUA CAPACITÀ UDITIVA?

Puoi richiedere il riconoscimento come malattia professionale

I lavoratori affetti da ipoacusia percettiva bilaterale simmetrica per essere stati esposti a lavorazioni rumorose nell'industria, nei trasporti o in agricoltura possono richiedere l'indennizzo INAIL. Se la denuncia viene presentata, tramite l'INAC, entro quattro anni dalla cessazione della lavorazione (o si può dimostrare che l'ipoacusia è insorta entro quei termini) ci si avvale della presunzione di origine. Viene invertito l'onere della prova. E' l'INAIL a doverne provare l'origine totalmente extra lavorativa (se vuole respingere la richiesta).

Rivolgersi ad un ufficio del patronato.

IL LAVORO SOTTO ATTACCO di L. Mobilio (NA)

DOCUMENTO PARTI SOCIALI PER PRODUTTIVITÀ

Nel mese di Novembre le Parti Sociali si sono incontrate per discutere del tema della Produttività, tanto caro alle imprese ed anche ai sindacati confederali. Dopo una introduzione sul difficile periodo economico che l'Italia sta vivendo, un periodo che ha avuto inizio nella prima metà degli anni 90, e che vede nelle cause che l'hanno determinato la carenza dei nodi strutturali che frenano l'economia, il documento entra nel vivo della questione proponendo le famose ricette alla crisi.

Relazioni industriali e contrattazione collettiva

Per raggiungere gli obiettivi di produttività proposti, "le parti consolideranno un modello contrattuale nel quale il CCNL abbia la funzione di garantire i trattamenti economici e normativi comuni per tutti i lavoratori ovunque impiegati nel territorio nazionale, e la contrattazione di secondo livello operi per aumentare la produttività... Per favorire questo processo è necessario incrementare e rendere strutturali tutte le misure volte ad incentivare la contrattazione di secondo livello che collega parte della retribuzione al raggiungimento di obiettivi di produttività, qualità e redditività... Queste soluzioni contrattuali di secondo livello possono anche rappresentare un'alternativa a processi di delocalizzazione... In questo quadro è opportuno che i CCNL affidino alla contrattazione di secondo livello il compito di definire condizioni di gestione flessibile degli orari di lavoro, al fine di rispondere alle diverse dinamiche temporali della produzione e dei mercati... La contrattazione di secondo livello deve disciplinare gli istituti che hanno come obiettivo quello di favorire la crescita della produttività aziendale".

La partecipazione dei lavoratori nell'impresa

Si parla di welfare contrattuale e della richiesta di sgravi contributivi da parte delle aziende.

Formazione e occupabilità delle persone

"Per il miglioramento della produttività occorre un sistema scolastico e formativo che punti all'occupabilità delle persone... esaltando maggiormente le competenze e

le capacità di apprendimento delle persone...". Si rende necessario un "maggiore coordinamento tra il sistema della formazione pubblica e privata... volte alla ricollocazione delle persone... Un ruolo fondamentale possa essere svolto anche dai Fondi Interpersonali per la formazione continua".

Mercato del lavoro e misure di solidarietà intergenerazionale

Le parti concordano sulla necessità di "individuare soluzioni utili a conciliare le esigenze delle imprese e quelle dei lavoratori più anziani, favorendo percorsi che agevolino la transizione dal lavoro alla pensione, creando nello stesso tempo nuova occupazione anche in una logica di solidarietà intergenerazionale".

Contrattazione collettiva per la produttività

Questo ultimo punto è quello più importante. "Le parti ritengono necessario che la contrattazione collettiva fra le organizzazioni comparativamente più rappresentative, nei singoli settori, su base nazionale, si eserciti, con piena autonomia, su materie oggi regolate in maniera prevalente o esclusiva dalla legge che, direttamente o indirettamente, incidono sul tema della produttività del lavoro"... Le parti, in sede di contrattazione collettiva, si impegnano ad affrontare: "l'affidamento alla contrattazione collettiva di una piena autonomia negoziale rispetto alle tematiche relative all'equivalenza delle mansioni... la ridefinizione dei sistemi di orario e della loro distribuzione anche con modelli flessibili... l'affidamento alla contrattazione collettiva delle modalità attraverso cui rendere compatibile l'impiego di nuove tecnologie con la tutela dei diritti fondamentali dei lavoratori, per facilitare l'attivazione di strumenti informatici ordinari, indispensabili per lo svolgimento delle attività lavorative". Infine le Parti chiedono che le leggi vengano modificate ad hoc per applicare tutto questo scempio.

Conclusioni

Il documento di intesa tra le Parti, che ricordo corrispondono alle associazioni datoriali ed ai sindacati confederali (CGIL, CISL e UIL), di cui sopra ho riportato le parti più importanti, dimostra

chiaramente le volontà programmatiche di coloro che istituzionalmente dovrebbero difendere i diritti di tutti i lavoratori.

Nel primo punto è chiaro l'intento di trasformare il CCNL in uno specchio per le allodole; infatti viene continuamente rimarcato come la contrattazione di secondo livello ed il salario legato alla produttività siano fondamentali per evitare la fuga delle imprese in paesi dove i diritti dei lavoratori sono inesistenti. Da non tralasciare neanche l'affermazione che bisogna adattare il lavoro alle esigenze dei mercati. Significa, detto in parole povere, che i lavoratori italiani devono adeguarsi agli schiavi dell'est, pena i licenziamenti e la fame.

Il secondo punto parla di welfare contrattuale. Questa linea creerà cittadini in serie A, serie B, serie C, perché porterà alla scomparsa del Sistema Sanitario Nazionale ed al proliferare delle Assicurazioni private in parte convenzionate con le aziende, quando queste possono permetterselo. In pratica modello U.S.A. Sul terzo punto nulla da dire.

Il quarto punto lascia intendere che la riforma pensionistica della Fornero non subirà modifiche positive.

Quinto ed ultimo punto. La modifica dell'art.18 dello Statuto dei Lavoratori era solo l'inizio del processo che vede nello smantellamento di tale Legge il punto di conclusione per riportare le condizioni lavorative di milioni di persone indietro di cinquant'anni. I sindacati vogliono avere il potere di decidere se un lavoratore può essere assegnato a mansioni inferiori. Il motivo è tenere in scacco i lavoratori costringendoli magari ad iscriversi a quel sindacato piuttosto che ad uno. Il concetto è che i diritti devono trasformarsi in favori. Il clientelismo all'ennesima potenza. Inoltre sempre i sindacati (CGIL, CISL e UIL) sono d'accordo sulla modifica dell'art.4 dello Statuto dei Lavoratori: il lavoratore deve poter essere controllato durante l'espletamento delle sue mansioni.

N.B. la parola "Produttività" viene menzionata nelle dieci pagine di testo ben 28 volte.

Chiudo con una frase di Rosa Luxemburg: «Chi non si muove, non può rendersi conto delle proprie catene».



ANNO 2013 ABBONAMENTO ANNUALE 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"

Promozionale 20€ per i nuovi abbonati da questo mese: per numeri del giornale 2012 e 2013+ Agenda 2013 e 2014 ed il nuovo libro di Ezio Gallori "Compagni di viaggio"

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.)

AGENDA 2013

Ancora IN MARCIA

Contiene Estratti
relativi al PdM dei CCNL
Mobilità/A.F.
e Aziendali



È stato fatto un rinnovamento dell'agenda AIM 2013. La parte di scrittura di diario l'abbiamo sintetizzata con il solo riepilogo mensile. Inoltre al normale adeguamento alle varie novità, abbiamo inserito gli articoli più significativi per il PdM dei Nuovi CCNL della Mobilità/Attività Ferroviarie e dei CCNL Aziendali FSI; TRENORD; NTV.

Ricordiamo che l'Agenda 2013 sarà spedita* a fine novembre agli abbonati in regola con l'abbonamento 2012 (controllare su striscietta del proprio indirizzo al ricevimento del giornale).

Per chi rinnovasse l'abbonamento 2012 dopo la ricezione di questo giornale è pregato di avvisare telefonicamente o per mail la nostra sede, in modo da ricevere tempestivamente l'agenda.

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 | Acierno Andrea | Mobilio Lorenzo |
| | Napoli C.Flegrei | De Simone Giorgio | |
| | Battipaglia | Catalano Vincenzo | |
| FRIULI V.G. | Trieste | Deghan Tarz Bascir | Balbi Manuel |
| | Trieste | Trotta Giuseppe | Crupi Giovanni |
| | Udine | Scarpati Massimo | |
| EMILIA R. | Bologna | Malvone Luigi | Corvino Archimede |
| | Bologna | Palumbo Roberto | Cardinale Gianluca |
| | Bologna | Vincenzi Fabio | 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 | Vasaturo Alessandro |
| | Genova | Disperati Alessio | Nicoletta Agostino |
| LOMBARDIA | La Spezia | Vergassola Giovanni | Olivieri Mauro |
| | Brescia | Nicolò Gaetano | |
| | Cremona | Signorini Renato | |
| | Lecco | Orio Michele | |
| | Gallarate | Bordonaro Vincenzo | |
| | Milano | Mariani Matteo | Romano Pasquale |
| | Milano | Germinario Angelo | |
| MARCHESI | Bergamo | Cereda Claudio | |
| | Pavia | Bada Silvio | Marchetti Fabrizio |
| | Voghera | Speziale Matteo | |
| | Ancona | Della Lunga Fabio | Pisciarelli Roberto |
| MOLISE | Campobasso | Esposito Bruno | |
| | Alessandria | Bagnus Fabrizio | Gigantino Giovanni |
| PIEMONTE | Novara | Musso Massimo | |
| | Torino | Smaldone Remigio | Chiapperini Francesco |
| | Bari | Tangari Mauro (P) | |
| PUGLIA | Foggia | Raimo Nunzio | Mastroluca Antonio |
| | Barletta | Cervello Cosimo | |
| SARDEGNA | Cagliari | Pilia Marco | |
| | Sassari | Nuvoli Antonia | Lo Giudice Antonio |
| SICILIA | Palermo | Di Girolamo Giuseppe | |
| | Caltanissetta | Catania Francesco | |
| | Catania | Lo Greco Calogero | |
| TOSCANA | 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 | Lombardo Giusep (p) |
| | Pisa | Balatresi Francesco | |
| | Pistoia | Frateschi Guelfo | |
| | Pontremoli | Orsini Giorgio | |
| | Siena | Roggi Stefano | Cundari Giuseppe |
| TRENTINO | Bolzano | Ruffinengo Fabio | |
| | Trento | Papi Giovanni | |
| VENETO | Mestre-Venezia | Favretto Roberto | |
| | Padova | Talpo Andrea | Gambetta Andrea |
| | Treviso | Berto Gastone | |
| | Verona | Caserio Marco | Faccio Antonio (P) |



Roma

Il nostro Maurizio Badoni ha finalmente raggiunto la meritata pensione, nonostante che Monti e la Fornero abbiano fatto di tutto per cercare di impedirglielo. Congratulazioni! Oltre ad augurargli una serena quiescenza, auspichiamo la continuità del suo impegno redazionale anche con l'altra rivista della nostra associazione, "Le lotte dei pensionati".



Milano

Ci ha lasciato Vincenzo Latella, nostro collega di Smistamento che se ne era andato in pensione pochi mesi fa salutandoci con molta tenerezza, dicendo a tutti noi che gli saremmo mancati, che avrebbe avuto nostalgia dell'incontrarci tutti i giorni per scambiarsi due parole sui problemi del lavoro e sulle cose della vita, sia quelle belle che quelle difficili.

Vincenzo non ha potuto "godersi la vita", perché la malattia lo ha portato via.

Ci stringiamo attorno alla sua famiglia porgendo le nostre più sentite condoglianze.

Il 29 Novembre, mentre era in servizio è morto l'amico e collega Pino Rotta, un collega della cab ACEI di MI Smt. A soli 52 anni lascia la moglie Lina, e due figli, Giorgio di 21 e Fabiana di 17 anni. La cosa più impressionante, che ci deve far capire quanto fragile è la nostra esistenza, è il modo con il quale l'amico Pino ci ha lasciato: all'improvviso senza alcun segno premonitore e in modo silenzioso, proprio come era nella vita rispettoso del prossimo, riservato e amico di tutti.

Padova

Matteo Vedolin era un collega, era un amico, ma soprattutto era un uomo vero. Lo era nel vero senso della parola: coerente, sincero, umano, sorridente, professionale... Ha lasciato un segno e per questo ci manca tanto. Ciao Matteo.

I Colleghi



Trento - Samuele, Macchinista 'ad honorem'

Samuele Pederzoli non è (purtroppo) un macchinista e non è neanche un ferroviere, è un conducente di linea nell'Azienda di Trasporto Locale di Trento ma è anche uno dei nostri più affezionati e attivi lettori. Attivo perché puntualmente ci segnala tutte le notizie ferroviarie di rilievo dalla sua regione e per questo lo ringraziamo anche se spesso nelle 16 pagine della nostra rivista queste notizie non hanno trovato spazio.



C'è di più, anche quest'anno Samuele ha rinnovato il suo abbonamento con un eccezionale contributo che, ancora una volta ci ha riempito d'orgoglio, soprattutto per il fatto che arriva da un non ferroviere.

Siamo venuti a conoscenza delle sue infinite vicissitudini lavorative nel tentativo di realizzare il suo sogno di poter condurre i treni. Molte porte gli sono state, crediamo ingiustamente, chiuse dalla sua azienda che da qualche anno si occupa anche di trasporto ferroviario.

Però sappiamo anche della forza d'animo di Samuele e siamo convinti che prima o poi entrerà a far parte della famiglia dei macchinisti... per noi di IN Marcia, di sicuro, Samuele ne fa già parte.

La Redazione

UN NOSTRO AFFEZIONATO LETTORE CI SEGNA UN INTERESSANTE PROGETTO.

Spettabile Redazione, con la presente sottopongo alla vostra attenzione il personale progetto volto alla salvaguardia di alcuni famosi elettrotreni che hanno contraddistinto il successo delle nostre ferrovie per quasi cinquanta anni. Vi chiedo cortesemente di visitare il sito

www.etr302.web44.net

e segnalarmi la possibilità di inserire il logo della vostra struttura e il link relativo a testimonianza del vostro interesse a ri-collocare questi famosi convogli ferroviari... sui binari "giusti" !!! Ogni ulteriore forma di supporto al progetto sarà ben gradita. Resto a disposizione per ogni eventuale chiarimento, e con l'occasione porgo Distinti saluti.

Guido Lughezzani - Verona

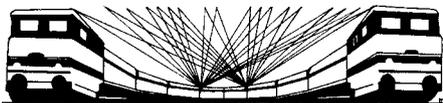


L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

"I.C.M.U. nella"





ancora IN MARCIA!

Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

LETTERA DI ANCORA IN MARCIA A TUTTI I COLLEGHI

Carissimi colleghi,
anche quest'anno si sta concludendo, e come ogni fine anno si presenta l'occasione di fare dei bilanci.

Anche quest'anno abbiamo cercato di lavorare al nostro meglio, nel tentativo di potervi essere utili, con il giornale, l'agenda e le altre pubblicazioni, con i servizi che offriamo presso le nostre sedi e con le nostre iniziative.

Abbiamo però constatato che le richieste nei nostri confronti sono aumentate: più che negli altri anni moltissimi, sia macchinisti che ferrovieri di altri profili professionali, si sono rivolti ai nostri rappresentanti territoriali per quesiti normativi, assistenza legale, assistenza in questioni di natura disciplinare e per la dichiarazione dei redditi.

Questo fatto dimostra che c'è fiducia in noi, e questo ci fa piacere, ma anche, evidentemente, che **molti ritengono che il sindacato non sia più in grado oggi di fornire risposte esaurienti e soddisfacenti ai problemi del lavoro.**

Noi abbiamo cercato di fare quanto possibile, e speriamo di non avere scontentato nessuno, ma ammettiamo che, con le forze e le risorse che abbiamo a disposizione, è per noi difficile fare di più.

Ci permettiamo pertanto di lanciare un appello a tutti voi: abbiamo bisogno di aiuto. Abbiamo bisogno di volentieri che ci diano una mano nella redazione del giornale (articoli, foto...), che si facciano promotori di Ancora In Marcia nel proprio territorio, che si rendano disponibili come punti di riferimento per i colleghi nel proprio impianto, in quest'epoca nella quale più che mai ogni lavoratore non deve sentirsi solo, ma deve poter toccare con mano il calore della solidarietà tra colleghi.

Non vi chiediamo l'impossibile: ognuno valuti cosa può fare, tenendo conto delle proprie attitudini e del proprio tempo a disposizione, ma, ci raccomandiamo... non lasciateci soli!

Chi vorrà rispondere a questo appello, e ci auguriamo che saranno molti, può contattare i referenti del proprio impianto oppure la nostra sede di Firenze.

Cogliamo l'occasione per porgere a tutti voi ed alle vostre famiglie i più calorosi auguri di Buon Natale e Buon 2013.

La Redazione di Ancora In Marcia

Macchinisti

In questo difficile momento, nel quale le aziende ci mortificano con il consenso dei sindacati, è necessario ritrovare la nostra unità e la volontà di lotta che ci ha sempre contraddistinto. Nel farlo, non dimentichiamoci dei colleghi del bordo con cui... "siamo sullo stesso treno" e nemmeno degli altri lavoratori, se disposti ad organizzarsi e lottare. Questa rivista da oltre 100 anni è un punto di riferimento per l'unità e la lotta e, con il vostro contributo, continuerà ad esserlo sin da ora nella ricerca e nella costruzione di un **NUOVO E PIU' EFFICACE STRUMENTO UNITARIO.**

Abbonarsi oggi a questo giornale, completamente autogestito da Macchinisti, non significa quindi solo **CONOSCERE E DISCUTERE**, ma soprattutto **RIAFFERMARE LA VOLONTA' DI VOLER COSTRUIRE L'UNITA' DI TUTTI I MACCHINISTI** che sono oggi divisi o peggio "frantumati" nelle tante aziende, divisioni, regioni e addirittura nello stesso impianto a causa dei turni individuali.

La formula giusta con cui ricostruire questo percorso va ricercata e decisa insieme. Ma prima di tutto, occorre valorizzare la voglia e la necessità di ritrovarsi... il resto sarà molto più facile ...

ancora In Marcia!

è da sempre strumento di aggregazione della categoria

RAFFORZIAMO IL NOSTRO GIORNALE:

Attraverso L'ABBONAMENTO

Con l'impegno nella DIFFUSIONE della rivista

Con la COLLABORAZIONE per l'arricchimento dei contenuti

Con l'indispensabile PARTECIPAZIONE, specialmente dei giovani