

# CUB

# Rail

Giornale di collegamento tra i ferrovieri

Redatto e stampato dai macchinisti Cub Trasporti Lombardia

Anno III numero 15

28 luglio 2012



Firma del Contratto, ultimo capitolo del libro nero del sindacalismo concertativo

# Tutti giù per terra



## NO TAV

Lotta permanente  
contro i comitati  
d'affari del cemento  
Fuori le mafie dalla  
Valsusa!

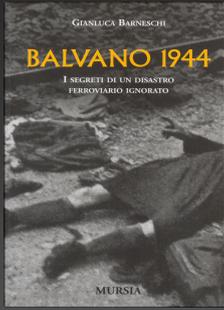
- 3 Ferrovieri... da morire
- 4 CrhoniCUB
- 7-8 Europa, ancora disastri della liberalizzazione
- 9 Pensione a 66 anni, inidoneità, art. 18: DANGER
- 12 Dagli impianti: Brescia, Bergamo, Roma, Genova
- 14 I diritti si conquistano lottando uniti: A.I.M. Rare
- 16 Posta in arrivo 19 Recensioni
- 22 XI - La notte di Voghera. 50° anniversario del più grave disastro ferroviario della storia delle FS

A pagina 24 torna l'insero satirico: Il CUBetto

...e moltissimo altro!

In 45 giorni 5 deragliamenti e 2 incidenti ai PL

## LIBRI



**Gianluca Barneschi**

Balvano 1944. I segreti di un disastro ferroviario ignorato  
MURSIA Euro 20

## LIBRI



**Demetrio Vallejo**

Le lotte ferroviarie che commossero il Messico (1958-1959)  
Q PM Euro 3

## LIBRI

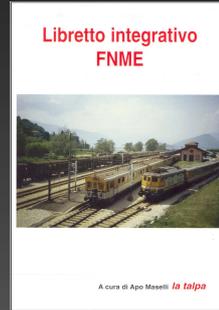


**La talpa**

Libretto integrativo ALE 582

La talpa Euro 5

## LIBRI



**La talpa**

Libretto integrativo FNME

La talpa Euro 3

## LIBRI



**Testimonianze dei macchinisti italiani contro il vigilante (1913-1949)**

La talpa Euro 3

## LIBRI



**Sonno e lavoro a turni**

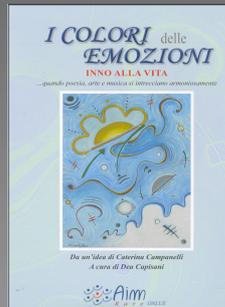
La talpa Euro 3

## LIBRI



**Quaderno Cub Rail 1 Roberta Bottaro, Lavoro a turni e macchinisti Euro 3**

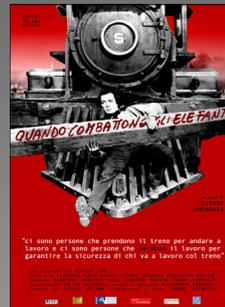
## LIBRI



**I colori delle emozioni Inno alla vita**

A.I.M. Rare Onlus Euro 12

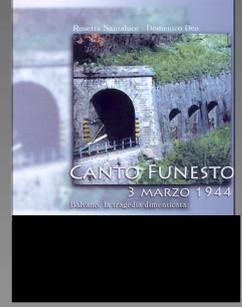
## VIDEO



**Quando combattono gli elefanti**

Euro 7

## CD MUSICALE



**Canto Funesto 3 marzo 1944**

Balvano Euro 5

## SALVASCHERMINI SCMT



**Salvaschermi CUBRAIL per SCMT**

Euro 1 (abbonati: gratis)

## COLTELLINI



**Originali svizzeri Victor Inox (ad un prezzo imbattibile, visto il cambio...) Euro 15**

## BANDIERA



**BANDIERA CUB RAIL 80 x 140 cm**

Euro 25

**I prezzi comprendono le spese di spedizione. Per richiedere il materiale scrivi a:**

**cubrail@libero.it**



## NUMERI ARRETRATI

- **FORMATO ELETTRONICO:** numero 0 (ottobre 2008) e, in successione di due mesi, dal numero 1 (febbraio 2010) al numero 9 (giugno 2011)

con collegamento al sito [www.latalpadimilano.it](http://www.latalpadimilano.it) (sezione download oppure finestra cubrail nella home page)

- **COPIA CARTACEA:** tutti i numeri esclusi 0, 1, 8, 9, 11 (esauriti)

# Buttiamoli fuori

La migliore interpretazione della firma del Contratto ce la fornisce, tanto per cambiare, la voce dei padroni «Sole 24 Ore»: *“Forti recuperi di produttività per tutti i livelli aziendali, ma soprattutto per il personale di macchina e di manovra che continuava ad avere privilegi ereditati dalle battaglie corporative degli anni 80: è questo il tratto dominante dell'intesa firmata ieri dalle Fs con tutti i sindacati. In questo senso si può dire che si chiude una lunghissima storia, quella del monopolio, e se ne apre un'altra, quella della competizione. Anche gli altri aspetti positivi del contratto (la forte flessibilità negli orari di lavoro che consente di utilizzare al meglio lo straordinario) sono orientati a dare una risposta organizzativa nuova a un mercato che è il più competitivo d'Europa, con l'apertura nell'Alta velocità, mentre in Francia è tutto chiuso e in Germania Db continua a controllare i servizi più ricchi. In questa intesa che mancava da quattro anni occorre sottolineare la responsabilità dei sindacati, che hanno evitato atteggiamenti ostruzionistici presenti fino a qualche anno fa”.*

<http://www.ilsole24ore.com/art/commenti-e-idee/2012-06-29/contratto-segna-svolta-063924.shtml?uuid=AbnZNvzF>

*Sembra il comunicato fotocopia del 2003. Anche allora il Sole gioiva per l'opera di disintegrazione della normativa di lavoro, per l'apertura della competizione, per la responsabilità dei sindacati cui la firma odierna aggiunge un tassello fondamentale all'opera di distruzione dei diritti dei lavoratori. Così come, oggi come ieri, assistiamo al teatrino della cosiddetta opposizione interna allo squallore confederale: timidi accenni al dissenso, come quelli della “Cgil che vogliamo”, pronti a rientrare al primo ordine del capo, o meglio, alla concessione di una poltrona in qualche direttivo.*

*Così come abbiamo registrato il passaggio di qualche “sovversivo di ieri” in campo avverso, in cambio del distacco sindacale: ci duole che siamo giovani, che hanno subito poco o nulla di rumore e vibrazioni sui locomotori. Peggio per loro. Ora è chiaro che questa firma squalifica i sindacati, o meglio, li qualifica per il ruolo che ricoprono presentandoli per quello che sono. Un'azienda che calpesta tutto, che se ne fotte di contratti e leggi, pronta a passare all'incasso e proseguire indisturbata a chiudere linee e squartare la regolarità del servizio con IVU & C. E i ferrovieri? Non pochi ci hanno messo del loro: menefreghisti, distratti, collaborazionisti, individualisti, complici, conniventi, collusi col sistema confederale, soprattutto coloro che hanno dato la tessera sperando magari nel trasferimento temporaneo o in altri piccoli favori, alimentando in tal modo il letale sistema sindacale concertativo.*

*Chi rimarrà iscritto alle OoSs firmatarie sarà complice di tutto ciò; anteporre l'illusione di un mini-beneficio personale agli interessi generali non è più tollerabile. Chi oltre a rimanere iscritto, farà “attività” con questi signori lo farà per le AG, i permessi, i distacchi. Chi farà tutto quanto sopra motivandolo con l'opposizione interna a lorisignori come minimo è un impostore opportunistico ed andrà smascherato senza sosta.*

*Un ccnl che ammazza le ferrovie, le porta nel baratro più profondo, altro che rilancio. E soprattutto sbaglieremo a pensare che sia finita qui. Torneranno presto alla carica, gli ingordi della produttività altrui; non contenti, vorranno le 40 ore, l'AS dappertutto, continueranno a smantellare impianti, a chiudere linee, probabilmente assisteremo ad altri licenziamenti, come quelli di cui tutt'ora sono aperte le vertenze, e dei quali un sindacato degno di questo nome avrebbe chiesto il ritiro come condizione per iniziare qualsiasi trattativa. Il fatto che non sia avvenuto dimostra di per sé la sudditanza totale e vergognosa di questi sindacati concertativi ai diktat aziendali. Buttiamoli fuori dalla storia, facciamolo abbastanza in fretta.*

## E menomale che la nazionale ha perso

Sì, certo, menomale. E non per esterofilia fine a sé stessa. Se due gol alla Germania sono bastati a far dimenticare la soppressione dell'articolo 18, gli esodati, i terremotati, i privilegi della casta mai tagliati, i licenziati, i cassintegrati, i disperati, le nefandezze degli sportivi scommettitori malati... immagina-moci cosa sarebbe successo in caso di vittoria con la Spagna. A quel punto avrebbero potuto anche chiudere in tutto il belpaese le ferrovie, così come han fatto in Piemonte, e chi si preoccupava, chi si accorgeva?

Ma per le ferrovie non c'è problema, anche con gli azzurri a casa con quattro gol ci pensa il nuovo contratto, a prepararne la definitiva liquidazione.



**CUB** Rail

**GIORNALE DI COLLEGAMENTO  
TRA I FERROVIERI**  
A cura dei macchinisti Cub-Trasporti  
Lombardia

REDAZIONE  
Viale Lombardia, 20 Milano  
telefono 02 70631804 fax 02 70602409

E-MAIL [Cubrail@libero.it](mailto:Cubrail@libero.it)  
ABBONAMENTO ANNUALE 12 euro  
(iscritti Cub 5 euro)  
Modalità per abbonamenti e versamenti:  
vedi bacheca

Supplemento a Collegamenti Wobbly  
per una teoria critica libertaria  
n. 13, gennaio-giugno 2008

Direttore: Giorgio Sacchetti

Registrazione del Tribunale di Firenze  
n. 2563 del 14 marzo 1977

Stampato in proprio, 25 luglio 2012

Foto di copertina:  
Valtellina, l'alluvione del 1927.  
[www.gusme.it]



# CrhoniCUB



## 16 maggio

A Iseo intorno alle 6 deraglia la ALn668-145 durante la manovra di trasferimento sul dal deposito alla stazione, poco prima del PL con la ex SS. Alcuni treni vengono soppressi e sostituiti da bus, altri limitati.

## 18 maggio

A Calolziocorte intorno alle 20.30 svia il sestultimo carro del treno merci 49006 proveniente da Chiasso e diretto a Lecco. Interrotti entrambi i binari. Nessun ferito, gravi danni all'infrastruttura.

## 20 maggio

A Vallongo, frazione di Villastellone, un regionale partito da Savona e diretto a Torino viene preso a sassate da sconosciuti. Il treno si arresta, due passeggeri rimangono ferite dai vetri frantumati; il convoglio riparte ed arriva a Lingotto, dove le due donne vengono medicate.

## 21 maggio

A Gallarate un regionale proveniente da Luino investe una Fiat Punto rimasta tra i binari ad un PL; le sbarre si erano chiuse regolarmente alle 8.03. Illeso il conducente, fuggito dopo aver abbandonato l'auto. Linea interrotta fino alle 9.49, quando i VvFf rimuovono ciò che resta della Punto.

Alle 15.30 una frana cade tra Saint-Dalmas - de - Tende e Fontan - Saorge, sulla tratta francese della linea Ventimiglia—Cuneo. La frana blocca il



St. Dalmas - de - Tende

transito dei treni, che vengono deviati via Savona.

## 31 maggio

Su una vettura dell'IC 590 fermo al binario 3 di Bologna Centrale si verifica uno scoppio, ed un pannello viene sparato verso il primo binario. Fortunatamente nessuno viene investito. Il treno viene soppresso. I primi accertamenti escludono un atto doloso e fanno risalire le cause ad un surriscaldamento o cortocircuito.

Il traffico ferroviario nella galleria del Sempione viene interrotto dalle 15:00 nelle due direzioni a causa della presenza di fumo. Bus sostitutivi trasferiscono i viaggiatori tra Briga (VS) e Iselle/Domodossola (Italia) e viceversa. Il fumo viene rilevato al centro della galleria, in territorio svizzero, generato probabilmente da un

cortocircuito avvenuto in un impianto tecnico (secondo la precisazione di un portavoce delle FFS). Sul posto s'intervengono i VvFf.

Nessun treno è rimasto bloccato nel tunnel. L'interruzione viene programmata per 24h.

*In un anno, sulla tratta internazionale Domodossola—Briga (con pendenze del 25 ‰, transiti ogni 24h di 98 treni merci, di cui 70 di notte, spesso con sostanze pericolose, si sono verificati un incendio in galleria con 30 intossicati (giugno 2011), un cortocircuito, due deragliamenti, un investimento di un lavoratore, due fughe di piattine fuori controllo con un locomotore elvetico danneggiato.*

*Siti svizzeri hanno pubblicato fotografie di binari della tratta in questione con bulloni mancanti e viti allentate (vedi ad esempio [www.sguggiari.ch/1\\_archivio\\_news\\_2012\\_1.php](http://www.sguggiari.ch/1_archivio_news_2012_1.php)).*

## 4 giugno

Tre avvisi di conclusione indagini inviato a tre persone per lesioni colpose e disastro ferroviario colposo vengono inviati dal PM della Procura di Genova a due capiscorta e un responsabile della linea, rispetto all'incidente ferroviario che avvenne all'una di notte del 9 aprile 2010 tra Recco e Mulinetti. Un convoglio manutenzione della ditta "Valditerra" di Novi Ligure deragliò schiantandosi contro la volta della galleria Megli, ed i 900 litri d'olio riversati sulla massicciata presero fuoco (vedi *CubRail 2*). Vi furono cinque feriti e ritardi per l'intera giornata successiva sulla linea Genova - La Spezia.

Entro tre settimane il pm ha facoltà di chiedere il rinvio a giudizio.

A Bassano alle 11.30 va in frantumi il finestrino della vettura 11 del



Gallarate

Frecciarossa 9622, in corsa da Roma a Torino. Le indagini non escludono l'ipotesi dell'atto vandalico. A cadere il vetro esterno, successivamente va in frantumi quello interno. Nessun ferito.

## 6 giugno

La linea Verona-Brennero rimane a lungo bloccata dalle 11.55 del mattino a causa del deragliamento di un treno merci RTC che trasporta rottami di ferro avvenuto in stazione a Bressanone. I due macchinisti, di 26 e 61 anni (ex FS?) rimangono leggermente feriti e vengono trasportati in ospedale per accertamenti.

Solo pochi minuti dopo la stazione si sarebbe riempita di ragazzi che tornavano a casa da scuola.

Il locomotore del treno, che viaggiava in direzione sud, è saltato sul marciapiede e dietro di esso gli 8 vagoni deragliati, alcuni di traverso ed altri appoggiati sulla banchina.

La procura di Bolzano mette sotto sequestro l'intera zona della stazione.

Alle 14 viene aperto un binario mentre i treni regionali sono sostituiti da bus. L Rtc: *"come previsto dalle nostre procedure di sicurezza, abbiamo immediatamente attivato un'inchiesta che definirà in tempi brevi (in concorso con Rfi) le cause primarie dell'evento al fine di individuare tutte le azioni necessarie ad impedire che simili situazioni possano ripetersi"*. (Harald Schmittner, AD Rtc).

## 17 giugno

Undicesimo caso di malore al macchinista unico/solo in poco più di due anni. Un macchinista accusa un malore durante la condotta di un treno regionale partito da Cuneo intorno alle 12. Sulla linea Cuneo - Limone - Ventimiglia riesce a fermarsi nella stazione di Vievola dove viene soccorso da un'ambulanza francese e trasportato all'ospedale di Menton, a 60 km. Vievola si trova subito dopo la galleria Tenda di 8.099 metri, che swegna il confine tra Italia e Francia.

## 27 giugno

L'operaio ventottenne Andrea Benci viene colpito da una scarica di 15 kV mentre opera tra Firenze Rifredi e Castello, e cade sbattendo la testa. Andrea, che era stato richiamato durante la notte per riparare un guasto, ha riportato un trauma cranico ed ustioni sul 70% del corpo, e viene elitrasmportato in gravissime condizioni all'ospedale di Pisa.

E' il trentunesimo operaio ferito dal luglio 2007 ad oggi; trenta i morti.

Ventuno feriti di cui due gravi (autista e la capotreno), è il bilancio dello scontro tra un regionale ed un Tir ad un PL tra Borgonato e Bornato, linea Iseo-Edolo. Poco

dopo le 8.30 un camionista forza il PL a Corte Franca mentre il regionale 18, partito da Brescia alle 7.58 per Breno, sta arrivando a 64 km/h.

La circolazione ferroviaria tra Brescia e Iseo riprende in entrambe le direzioni alle 14.20, dopo la rimozione dei mezzi incidentati; 20 le soppressioni.

La sorte ha voluto che la capotreno rimasta ferita fosse la moglie del macchinista deceduto il 30 dicembre 1996 nello scontro frontale di Calino, che causò la morte di cinque persone tra cui i due macchinisti.

## 1 luglio

Guasti ai treni da nord a sud in una giornata particolarmente calda.

L'ESCity 9770 Roma-Genova si blocca a Santa Marinella intorno alle 14; dopo circa due ore viene fatto retrocedere a Santa Severa dove i 350 passeggeri vengono fatti trasbordare.

Il 9355 Frecciarogento Roma-Lecce si ferma 40' dopo Caserta.

Un treno ESCity proveniente da Lecce e diretto a Milano si ferma per oltre un'ora per un'avaria a Melegnano; diversi passeggeri chiedono l'intervento del 118, (che mobilita mezzi di terra e due elicotteri), per i malori causati dal caldo in contemporanea al guasto agli impianti di condizionamento.

Il treno arriva a termine corsa con circa due ore di ritardo, dopo aver sostato un'ulteriore ora a Rogo per consentire al personale sanitario di prestare le cure richieste.

Completivamente il personale del 118 ha dovuto assistere 500 passeggeri, tra cui una donna incinta ricoverata alla Mangiagalli.



Gli interventi, avvenuti dopo la prima fermata, alle 17.20, sono stati resi difficoltosi dalla fermata in piena linea; l'emergenza ha coinvolto altri due treni.

## 7 luglio



Una curiosa mini-voragine si crea sul ponte che scavalca la ferrovia a Germignaga, nei pressi di Luino. Dal buco nell'asfalto si vedono i binari. Tecnici al lavoro e treni a velocità ridotta.

## 14 luglio

Ventisei contusi ed un ferito è il bilancio del deragliamento del regionale 2855 Voghera-Rimini, che si verifica sugli scambi di ingresso del PM Lavino alle 9.40.

Il treno, piano ribassato + 464 con 350 passeggeri, sta percorrendo il corretto tracciato quando sul primo scambio incontrato di punta si trova immesso in deviatore verso la linea di cintura; dopo il deragliamento si inclina proseguendo la corsa sulla massicciata; la loc di coda si stacca mentre il resto del convoglio si ferma dopo alcune decine di metri.

I passeggeri vengono radunati nella sala d'attesa della stazione, dove intervengono i sanitari del 118 per prestare i primi soccorsi. Il traffico riprende sui due binari di corsa dopo poche ore. Aperta un'inchiesta dal PM di Bologna con l'ipotesi di disastro ferroviario colposo. Tra le prime ipotesi quella di un cattivo funzionamento dei deviatori. Il treno era in transito a 130 km/h.

L'incidente ricorda un caso molto simile avvenuto nel 2008 di un deviatore in posizione non corretta. Dalla segnalazione di quei giorni del RLS: *il giorno 17 dicembre 2008 il treno ES 9510 incontra il segnale di 1ª categoria con associato avviso della protezione di Milano Centrale disposto al GIALLO; una volta superatolo, il successivo segnale di protezione della stazione di Milano Centrale si dispone nel frattempo a ROSSO-GIALLO con attivazione della segnalazione ausiliaria di limite di velocità (una striscia luminosa bianca, itinerario di arrivo a 60 km/h). Il PdC, dopo aver regolarmente disinserito la Ripetizione Segnali per termine codificazione, percorrendo l'itinerario di arrivo, si accorge che il secondo gruppo scambi è disposto per un percorso deviato che non presenta le caratteristiche dei 60 km/h, bensì dei 30 km/h: provvede alla frenatura, impegnando il gruppo deviatori a circa 40 km/h.*

## 16 luglio



Alle 6.25 un treno vuoto circolante sulla linea AV Milano - Bologna registra problemi di captazione al km 16, nei pressi di Anzola. Gli accertamenti rilevano due cavi appesi con uncini di metallo alla linea aerea, probabilmente lanciati da un vicino cavalcavia.

## 18 luglio

La Procura di Bologna iscrive nel registro degli indagati tre operai che avevano lavorato sullo scambio di Lavino dove è deragliato il 2855.

L'Ufficio Stampa di RFI annuncia il licenziamento di un addetto alla sicurezza con competenza sulla linea del Sempione, dove si sono verificati incidenti a catena con due merci ed un EC deragliati tra dicembre e marzo (vedi cronologia).

Il ferroviere, trentottenne, è stato prima trasferito a Milano e quindi licenziato, ed ha inoltrato ricorso con udienza ad ottobre. Gli vengono imputate "gravi negligenze nella gestione della manutenzione tra Domodossola e Varzo".

## 30 luglio

A Vercelli alle 18.40 deraglia un merci diretto a Modane che trasporta container sugli scambi d'uscita; nessun ferito, ma fortissime ripercussioni sulla circolazione e treni sostituiti da bus fino alla riapertura, dopo le 20, di un binario e



la ripartenza dello spezzone di treno tra le due loc ed il carro deragliato.

Solo verso la mezzanotte la circolazione sulla Torino-Milano torna alla normalità. Il disagio è stato comunque pesante: Il deragliamento segue di pochi giorni altri problemi che avevano interessato la linea Torino-Milano (incendio adiacente i binari a Settimo e guasto per il caldo eccessivo a Vercelli).

## 26 aprile

Incidente tra due convogli Frecciarossa a Roma Termini, alle 19.20. Sei feriti.

Testimonianza dal forum «ferrovie.it»: *“lo c'ero. Mi trovavo sulla carrozza 3 (in coda) del 9643. Stavamo entrando a Termini, dopo un viaggio perfetto, con qualche minuto di anticipo, parallelamente ad un altro ES (Salerno - Milano) su due binari adiacenti: credo il 4 e il 5. Ad un certo punto ho avvertito un forte strattone, come se si fosse verificato un problema di trazione e mentre mi aspettavo di vedere il treno spezzato, ci siamo invece trovati sulla massicciata. Forti vibrazioni, oscillazioni ed abbiamo toccato il treno adiacente. Qualche finestrino ha cominciato ad incrinarsi, un pannello del soffitto sopra di me si è staccato, ma non mi ha colpito. Mi sono risediato, tenendomi forte, nel timore che la carrozza potesse adagiarsi. Aspettavo che il treno si fermasse, ma niente. Sopra di me ho visto il freno d'emergenza: uno scatto e il treno si è fermato. Quando sono sceso ho notato che la carrozza 4 aveva perso il suo carrello anteriore: probabilmente il guaio è cominciato da lì. E' andata bene...”*

Saranno le inchieste in corso a dover stabilire se si sia trattato di cedimento dell'armamento, oppure di problemi al carrello, o di altro ancora. Va ricordato quanto scriveva l'Ansf nel suo comunicato ufficiale del 23 febbraio 2012: *“esistono settori nei quali rimangono ancora delle criticità nonostante le azioni intraprese. Uno di questi è sicuramente la manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile”.*



## FRANCIA TGV A MARSIGLIA, SETTE ORE SOTTO UN TUNNEL

Il TGV 6180, partito da Nizza alle 17.34 del 3 aprile 2012, è giunto a Parigi il 4 aprile alle 9.22, con oltre 10h di ritardo. Ad attenderlo giornalisti con microfoni e telecamere, ad intervistare gli allucinati viaggiatori.

Che erano oltre 700, treno completo per lo sciopero dei controllori di volo. Il treno si è arrestato intorno alle 21 per problemi di natura elettrica (legati alla captazione), in un tunnel di 8 km; anche il condizionamento è andato in panne. A Marsiglia (distanza 11 km) ci sono due diesel per il soccorso, ma uno è guasto, e per il soccorso ne occorrono due. Conseguenza diretta del "rischio calcolato", come denuncia il sindacato Sud Rail. Sempre a Marsiglia sono stazionati molti loc inutilizzati, ma sono... di esclusivo uso cargo. Dopo alcune ore vengono reperiti un altro TGV e relativo macchinista; il trasbordo comincia alle 3 del mattino e termina 90' dopo. Solo una volta giunti a Parigi, i viaggiatori trovano bevande e taxi.

## BELGIO Godinne, poteva essere un'altra Viareggio

Collisione tra due treni merci avvenuta l'11 maggio 2012 a Godinne (Yvoir). Un ferito leggero (macchinista solo). I due treni trasportavano merci pericolose ed infiammabili. Due dei vagoni coinvolti contenevano disolfuro di carbonio. La zona è stata evacuata dai vigili del fuoco. Infrabel (la Rfi belga) sta valutando se ricorrere contro la società francese Adisseo per l'errore di valutazione nella quantità di disolfuro, per "aver fatto perdere tre giorni e correre seri rischi". Il secondo treno ha centrato il primo a 70 km/h.



## BELGIO



## SEGNALE VOLATO, MA IL TRENO CONTINUA LA CORSA

Il 6 giugno 2012 un treno passeggeri che aveva ignorato un segnale rosso ha proseguito la corsa come se nulla fosse. Lo hanno scritto i giornali [Het Belang van Limburg](#) e [Gazet van Antwerpen](#).

E' successo a Lot (Brabant flamand), vicino a Buizingen dove due anni fa avvenne il tristemente noto disastro in cui morirono 19 persone.

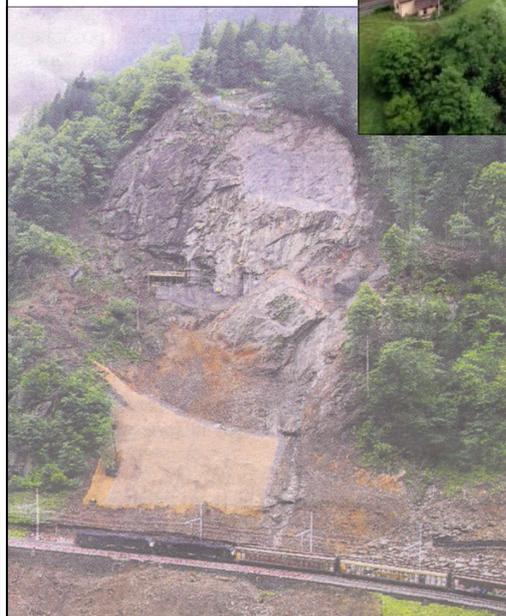
Nel rapporto su quella catastrofe pubblicato a fine maggio è scritto che la linea è equipaggiata col sistema di frenatura automatico denominato TBL+. La loc del treno che ha volato il segnale di Lot non era equipaggiata, solo la linea. L'agente solo ha fatto il resto. Circa 200 loc delle ferrovie belghe SNCB devono essere ancora equipaggiate col TBL+.

## Nel Canton URI

## Frana sulla ferrovia, un operaio morto e linea del Gottardo chiusa per un mese

Il 5 giugno una frana staccatasi dalla montagna ha coperto i binari vicino alla città di Uri Gurnellen. Un operaio che lavorava sul costone è morto, sepolto sotto i massi, altri due sono rimasti feriti. La ferrovia del San Gottardo è stata interrotta per un mese fino al 4 luglio.

I tre operai stavano lavorando al consolidamento della parete rocciosa quando il materiale (2000-3000 metri<sup>3</sup>) è franato. La zona era già stata interessata da movimenti franosi a marzo, un treno era finito sui massi senza conseguenze per i viaggiatori.



Il traffico è stato deviato via Sempione, dove erano in corso interruzioni per lavori nel tunnel. Se a tutto si aggiunge l'incidente al Brennero, si comprende la vulnerabilità del sistema ferroviario transalpino, mentre i pescicani pensano alla Tav Torino-Lione...

Foto: sopra, poche ore dopo la frana

a lato: il primo treno transita il 4 luglio

# NUOVO CONTRATTO, NUOVO MOVIMENTO A MILANO (MAPET- movimento autonomo personale equipaggio treno-)... DISCORSI GIA' SENTITI, SITUAZIONI GIA' VISSUTE... RICORDATE NEL 2003?

Ecco arrivare il nuovo contratto di lavoro per i ferrovieri di Trenitalia, con tutto il suo carico di negatività esplosivo nella vita lavorativa/sociale del cosiddetto "personale mobile" ed ecco apparire un nuovo movimento a Milano chiamato Mapet (movimento autonomo personale equipaggio treno), movimento che ha l'obiettivo di mettere insieme Macchinisti e Capitreno a cui attualmente si limitano (a loro dire) a dare un'accurata informativa su tutto quello che è la nuova situazione contrattuale. Verrebbe da dire: bene! Qual è il problema? E anche noi della Cub Trasporti di Milano, avendo partecipato altre volte al tentativo di formare un qualcosa di trasversale ai classici sindacati (che dopo la firma di questo contratto chiamiamo "distruttivi"), pur senza risultati concreti, senza un interessamento adeguato dei colleghi (a parte quello iniziale), avevamo deciso di dare il nostro contributo a tale movimento a 2 condizioni:

doveva essere chiara l'incompatibilità del movimento con l'adesione ad altri sindacati (confederali/collaterali, Orsa esclusa - per adesso...-);

doveva essere chiara l'ulteriore incompatibilità con i "tredicisti" o, come si diceva un tempo, i "doppipassisti";

I promotori del Mapet, continuano ad essere dell'opinione di fare unità con chiunque voglia aderire/simpatizzare al movimento (iscritti alle OS firmatarie e tredicisti incalliti/continuativi compresi), una sorta di "Volemos bene" o anche di "Chi ha avuto avuto chi ha dato ha dato....scurdammoce o'passato...". Invece secondo noi sarebbe una contraddizione paradossale, nel senso che un macchinista che simpatizza per un movimento di questo tipo, lo fa in quanto non si sente rappresentato dalle OS anche in virtù dei peggioramenti introdotti da queste. Che senso avrebbe aderire al movimento e restare iscritte a tali OS, continuando a dargli forza? Inoltre, lo stesso discorso vale anche per i tredicisti. Che senso avrebbe aderire al movimento e continuare con il loro galoppo quotidiano? Forse per un discorso opportunistico, cioè rifiutare il nuovo contratto per cercare di mantenere il "privilegio" di poter fare straordinario (pagato) alle condizioni che il vecchio contratto gli garantiva. Bè, sfido chiunque a non restare nauseati da una scelta del genere...

Quanto sopra, a nostro avviso, rappresenta una situazione già vissuta, discorsi già fatti basati sulla possibilità di mantenere il piede in 2 scarpe (con una delle 2 rappresentata da quelle OS che già 9 anni fa portarono un notevole peggioramento, 10 ore...) e la

convivenza con coloro che non intendono rinunciare allo straordinario. Personalmente ricordo ancora un "cavallo di razza di Cremona", oggi in AV, che dopo la firma delle OS sul CCNL 2003 disse "io appendo le scarpette al chiodo...", bè evidentemente quel chiodo era fissato male perchè ha continuato la sua "gloriosa attività galoppante...". Questo per dire che certi soggetti difficilmente sono recuperabili, anche di fronte a quella che molti possono giudicare "una giusta causa".

Ora, per arrivare ad una linea condivisa con il Mapet, dato che evidentemente non si può esercitare alcun controllo su coloro che intendono aderire/simpatizzare allo stesso, per soddisfare i punti suddetti bastava riportare, nero su bianco, le incompatibilità di cui sopra o perlomeno riportare la prima e operare per creare quel clima che si ebbe molti anni fa (anni 90) dove il "galoppino" era in imbarazzo a svelare le proprie malefatte, a differenza di oggi.

Senza queste prerogative non penso si possa andare da nessuna parte. Aggiungiamo che è necessaria una certa "pulizia" nell'operato degli aderenti al movimento, tanto più se si tratta dei fondatori. Purtroppo però è accaduto che, nonostante quest'ultimi dichiarano di fare solo informazione, in uno dei primi volantini dichiaravano la seguente: "// ANCHE TU PUOI DIRE NO!!!!!!// elencando una serie di suggerimenti comportamentali, di cui riportiamo il n.3) "NO ALLO STRAORDINARIO IMPOSTO-SPOSTAMENTO RIPOSO";

Peccato però che non molti giorni dopo, uno dei fondatori accettava un giro in straordinario. Alcuni dei "suoi" sostenitori cercavano di sminuire l'accaduto sostenendo l'esiguità dello straordinario accettato. Ma il problema non è sulla quantità ma sui principi suggeriti agli altri da chi non li mette in pratica in prima persona. Sarebbe stata cosa diversa se si fosse trattato di un "anonimo" macchinista che non dispensa suggerimenti ai colleghi al fine di promuovere un movimento.

Ecco il punto, si può fare unità, ma senza principi si tratterebbe solo di gente unita a respingere un contratto per le ragioni più disparate (riposerò meno, lavorerò di più, avrò meno diritti, ma anche..... non voglio abbandonare la vecchia situazione contrattuale perchè mi conviene di più in virtù della quantità di straordinario a cui posso arrivare...). Se si entrasse nel merito delle idee che frullano in testa ai macchinisti, ce ne sarebbero a centinaia una diversa dall'altra (vedi agente solo). Allora cominciamo a lavorare per fissare i principi da condividere, partendo dai due punti già citati contro i "sindacati distruttivi" e contro i "tredicisti". Intendiamoci, non si tratta di mandare sulla ghigliottina il tredicista, ma far di tutto per farlo smettere, partendo dal presupposto che si può anche sbagliare e si può anche cambiare, sarà probabilisticamente dura, ma si può, l'importante è cambiare immediatamente e se qualcuno avesse ancora dei dubbi sul fatto che l'attuale situazione è stata causata da questi sindacati, grazie alle loro proposte e a tutto quello che hanno firmato, nonché da coloro che si sono prestati e continuano a prestarsi al "doppio passo", riportiamo

**IL TENEROLANDO...**



**...vi rimanda alla pagina 25**

una breve cronologia sulle posizioni delle OS (confrontando quelle distruttive con il glorioso Comu ogni tanto tirato in ballo dai Mapet...) e sull'utilizzo dello straordinario, cercando di mettere in evidenza i danni subiti da questo sistema che con il nuovo CCNL ha raggiunto il suo apice di distruzione.

### LA STORIA INSEGNA: L'UTILIZZO DELLO STRAORDINARIO E LE DECISIONI PRESE DALLE OS SU TALE PROBLEMATICHE, CI HANNO PORTATO ALL'ATTUALE SITUAZIONE

Nei primi anni 90 ha inizio l'utilizzo smodato, da parte aziendale, dello straordinario, pagandolo profumatamente. Il fatto è che l'azienda non metteva limiti all'utilizzo dello stesso, operando in quella che veniva definita "Deregulation" (mancanza di regole). I macchinisti che fino ad allora non erano invogliati ad effettuare lavoro straordinario, videro una certa convenienza economica nell'accettare giri già impostati in "supero". In questo modo l'azienda, da una parte evitava di assumere quel personale altrimenti necessario per coprire il carico di lavoro nei vari impianti e dall'altra poneva le basi su un futuro (oggi attuale) orario di lavoro diciamo "più ampio". Inoltre tendeva a mettere contro i lavoratori per tutta una serie di discussioni che il lavoro straordinario creava.

Cominciamo col dire che se la mancanza di personale era cronica, la si sentiva (o meglio la facevano sentire) ancora di più nel periodo estivo in presenza di un più alto numero di treni da effettuare.

Vorremmo adesso riportare alcune posizioni sindacali sull'argomento confrontandole con quelle del Comu:

1. ".....tutti sanno e tutti tacciono, nessun sindacato (CGIL, CISL, UIL, FiSAFS) ha preso fino ad oggi una posizione ufficiale. Così facendo si legittima il P.D.M. Ad operare al di fuori delle norme contrattuali tutto questo non lascia presagire niente di buono. Difatti il problema sta nell'andare a proporre all'azienda una riduzione dell'orario di lavoro (bella faccia tosta) [ ancora in marcia 1991 n. 8 macch. M.p.];

2. "il Comu del compartimento di Milano, dopo aver condotto una battaglia senza mezzi termini contro le violazioni dell'orario di lavoro, che si intensificano durante il periodo estivo, ha denunciato l'ente per il mancato rispetto degli accordi sottoscritti che, oltre al ripianamento degli organico, prevedevano appunto che non si riconosca al lavoro straordinario...." [ AIM ott. 1991n.8];

3. "Sma-Filt-Uilt-Cisl-Fisafs Firmano a Milano i doppi passi. (...) si farà ricorso a tutti gli agenti che volontariamente si dichiareranno disponibili all'effettuazione di lavoro straordinario." (per la Fit firmò l'attuale segretario regionale della Lombardia FERRANTE. Ndr) [AIM Sett.1992 n.7]

4. "Sicurezza e doppi passi il Comu di Torino diffida l'ente. (...) vi diffidiamo a cessare un comportamento che, oltre ad essere lesivo degli interessi e dei diritti dei singoli lavoratori, pone in grave pericolo i livelli di sicurezza con le relative responsabilità che questo comporta." [AIM sett. 1992 n.7]

5. CISL il delegato pdm Milano c.le operatore fit CISL, Mario Pignatiello, propose di dividere il monte complessivo di lavoro straordinario disponibile e renderne disponibile una quota per ogni macchinista, ipotizzando 70 ore (SETTANTA!!!!!!) di straordinario mensile pagate e oltre le quali scattava il recupero della differenza con giorni di riposo di recupero. La proposta prevedeva una serie di richieste sostanzialmente logistiche tra cui la seguente: " Garantire (...) uno spogliatoio del p.d.m. Con impianto docce efficiente." [AIM febr. 1993 n.2]. (Per la cronaca nel 2011, Pignatiello è capodeposito attualmente a Trenord ed in passato ha ricoperto il ruolo di capo qualità alla TMR Milano, ndr). In un arbitrato come rappresentante dell'azienda, sostenne che il lavoratore oggetto del collegio, trovato senza divisa e giustificatosi indicando come causa del fatto l'inadeguatezza degli spogliatoi assegnati al pdm, doveva comunque utilizzare lo spogliatoio al di là delle condizioni nelle quali si trovava, indicando al massimo la possibilità di richiedere l'intervento dell'Asl.....

6. Comu Milano in risposta a Pignatiello: "Ciò per cui si batte il Comu è non permettere di usare lo straordinario come mezzo di gestione ordinaria del personale. (...) Non esiste preclusione del Comu verso a facoltà di portare a termine corsa un treno, mentre respingiamo con tutte le nostre forze un servizio già impostato in deroga." [AIM febr. 1993 n.2];

7. Il Comu presenta 3 esposti sulla questione straordinari e ci fu anche un'interrogazione parlamentare in merito ad un'incidente (collisione tra 2 treni) avvenuto nella stazione di Città della Pieve dove alla guida di un convoglio c'erano 2 macchinisti che lavoravano da 11 ore su 15/16 accettate in deroga, vediamo il passaggio chiave: "... quindi l'incidente non è semplicemente imputabile ad un generico errore umano (...) ma al contesto organizzativo di cui è responsabile l'azienda in edito alle mancanze d'organico, alla tolleranza dei "doppi passi", anzi alla legalizzazione degli stessi e del ricorso allo straordinario" [AIM marzo 1995 n.3]

Già da questi punti appare evidente la differenza tra il Comu e le OS "Distruttive", il primo rifiuta il doppio passo il maniera categorica".

Nel 1995 in alcuni compartimenti vennero firmati dalle rsu (comu compreso) accordi sull'utilizzo dello straordinario con una serie di proibizioni e di punti fermi che riassumiamo così:

- Proibizione di doppi giri/prestazioni "in coda" o "precedenti" non previste da tv2;

-Proibizione di clientelismi e discrezionalità del 303 a favore di chiunque;

-Utilizzo PDM per MAX 2 INTERVALLI LAVORATI/ MESE su BASE VOLONTARIA e per il resto, UTILIZZO NEL DPR 374/83;

- controlli sulla distribuzione dei servizi e dei treni soppressi;

-verifiche settimanali sull'utilizzo del PDM sugli intervalli lavorati per impedire discrezionalità o discriminazioni; Nonostante i nobili obiettivi di tali accordi, vi erano evidenti contraddizioni con le conquiste passate (vedi doppio riposo), ma vi erano anche tentativi di ovviare all'utilizzo, ben più pericoloso dei doppi giri.

La storia però ci dice che quegli accordi rappresentarono un punto di non ritorno in quanto l'azienda non li rispettò.

N:B.:Quando al coordinamento nazionale del Comu vennero fuori queste idee, il tutto era finalizzato al raggiungimento di

## CONQUISTE DEL LAVORO

### A PISA

*Il tribunale di Pisa ha condannato Trenitalia per condotta scorretta in occasione degli scioperi. Il ricorso era stato presentato dall'Orsa per attività antisindacale, a causa dell'impiego di macchinisti e capitreno in straordinario in violazione delle norme di legge.*

### A MILANO

*Preavviso di denuncia del Rls sulle gravi violazioni individuali di una parte del PdM di Frecciarossa. La dirigenza è intervenuta bloccando il personale che ben prima della metà del 2012 aveva già sfondato il monte ore annuale previsto dalla legge. Anche qui non è un caso che alcuni dei macchinisti fuori limite si siano "prodigati" nel corso degli scioperi a sostituire colleghi potenziali scioperanti.*

un accordo nazionale. Invece qualche Rsu presente, lo fece diventare precocemente accordo territoriale e quando l'azienda non rispettò tali accordi, diventò difficile porre rimedio a questa malefatta, in virtù del fatto che gli accordi in questione erano sostanzialmente "intese" e il mancato rispetto aziendale era difficilmente impugnabile. Se invece il tutto fosse arrivato ad un accordo nazionale, quindi un accordo con una ben più pesante valenza, il mancato rispetto da parte dell'azienda si sarebbe potuto impugnare più facilmente.

Tornando agli obiettivi di controllo e quelli di eliminazione dei doppi giri, purtroppo fallirono e si assistette invece all'abbandono di qualunque inibizione in coloro che chiedevano di effettuare lavoro straordinario. "Prima chi correva lo faceva quasi di nascosto... Ora lo fa con tanto di legittimazione sindacale ed ostenta il listino paga suscitando in verità più invidia che biasimo." [ AIM 1995 Nov. n. 9 lettera macch. M. G]. Questa inibizione purtroppo esiste tutt'oggi e ricollegandomi a una delle due condizioni accennate all'inizio dell'articolo (incompatibilità con i doppiatori) per poter trovare una convergenza con il Mapet (e con chiunque), ci piacerebbe tornare al clima che vi era prima di quel punto di non ritorno, ovvero far sentire in imbarazzo coloro che intendono continuare sulla strada dei doppi passi. Si tenga anche in considerazione che l'attuale situazione era già stata prevista, ovvero, l'utilizzo dello straordinario in programmazione imboccava una strada che non poteva che portare a quello che il nuovo CCNL oggi impone. Per dimostrare tutto ciò citiamo quanto contenuto in una considerazione fatta dai redattori dell' " IN MARCIA" n. 7 Sett. 1992:

"...oggi il fenomeno dei doppi passi ha assunto livelli di massa da farci preoccupare per gli aspetti che prima o poi ricadranno su tutta la categoria. Abbiamo conquistato con le lotte le 170 ore massime di impegno, le 7 ore massime di lavoro, le 18 ore minime di riposo, i doppi riposi ed altro. Tutte queste conquiste stanno saltando e non vorremmo ritornare alle 300 ore d'impegno, alle 12 ore di lavoro, alle 14 ore di riposo che gli anziani ricordano di aver fatto quando entrarono a fare il macchinista."

Il COMU di Bologna nel 1996 (AIM Aprile 1996) scriveva: "È chiaro quindi che l'incentivazione ad effettuare lo straordinario è un investimento tutto teso ad ANNULLARE I LIMITI ORARI IMPOSTI DALLA NORMATIVA PER AUMENTARE I CARICHI DI LAVORO E LA SPA È DISPOSTA A TUTTO PUR DI RIUSCIRE NELL'IMPRESA". Secondo voi gli autori di tali profezie erano indovini? Oppure era semplicemente valido (come oggi) il detto: "non c'è peggior cieco di chi non vuole vedere...";

8. Anno 1998 (AIM 1998 n.9) il Comu, visto che la denuncia nel passato aveva fatto molto rumore ma dopo uno scontro di valutazione fra alcuni magistrati fu archiviata perché... "non avevamo indicato i nomi dei colpevoli" (...ovvero chi comanda il servizio!!), si rifà avanti con un nuovo esposto forte di nuove norme più precise come quelle contenute nella legge 626.

## EFFETTI DEI DOPPI PASSI SULLA SICUREZZA E SULLA SALUTE

Già nel 1995 c'erano pareri autorevoli sull'argomento e che forse qualcuno oggi sconosce o crede di essere immune dai

pericoli in essi evidenziati. Dicevamo anno 1995 (AIM Nov. 1995 n.9) il Prof. Federico Frediani - Diritto del lavoro- Università di Bologna si spinse a considerare reato l'utilizzo dei doppi passi:

"... Il comportamento dei dirigenti della SPA Fs o dei preposti agli impianti PUÒ AVERE RILEVANZA GIURIDICA Come violazione degli artt. 89/90 Dlv 626.". Per poi aggiungere: "Il richiedere da parte dei dirigenti FS turni che non solo coprano l'orario ordinario, ma implicino il ricorso oltre la misura consentita all'orario ordinario, COSTITUISCE UN COMPORTAMENTO CHE OGGETTIVAMENTE NON SOLO NON RIMUOVE MA CREA DI PER SÈ SITUAZIONI DI PERICOLO GRAVE ED IMMEDIATO IN QUANTO I LIMITI DI "LAVORO EFFETTIVO" (...) SONO POSTI PROPRIO PER INDIVIDUARE IL LIVELLO MASSIMO DI SOPPORTABILITÀ DEL LAVORO SVOLTO IN FORMA CONTINUA ( NON SOLO PER INDIVIDUARE LA MISURA DELLA RELATIVA RETRIBUZIONE), E DEVE PRESUMERSI CHE LO SVOLGIMENTO DI UNA PRESTAZIONE CON MODALITÀ CHE SUPERINO I LIMITI SUDETTI COSTITUISCA, QUANDO LA PRESTAZIONE È SVOLTA DA MACCHINISTI, UN OBIETTIVO RISCHIO PER LA SALUTE E LA SICUREZZA.....".

Sempre nel 1995 il Dott. Vito Torire - medico del lavoro e psichiatra del servizio prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro- fece le seguenti considerazioni a seguito di un quesito inviatogli sull'argomento: "In quella che definiamo 'fatica moderata' prevalgono i disturbi soggettivi segni di malessere generale, stato di ottundimento mentale, riduzione dell'efficienza funzionale (muscolare, visiva, uditiva ecc). Già in questa fase vi è un aumento del rischio infortunistico. In quella che definiamo invece, 'fatica generale cronica', che possiamo considerare equivalente alla definizione usata da alti autori di 'fatica intensa', possono comparire questi sintomi, non più prevalentemente, soggettivi: tendenza alla depressione, aumentata irritabilità, desiderio di allontanarsi dal lavoro, cefalee, vertigini, palpitazioni, polipnea, diminuzione dell'appetito e della libido, difficoltà digestive, insonnia. (...) . Con gli orari di lavoro ed il livello degli straordinari descritti nel quesito che mi è stato posto, è facile raggiungere, in pochissimo tempo, lo stato di 'fatica generale cronica'. Si tratta dunque, di una CONDIZIONE CHE PREGIUDICA, SICURAMENTE, LA SALUTE PSICOFISICA DEI LAVORATORI".

Qualcuno potrebbe obiettare sul fatto che in quegli anni c'erano molti meno limiti ( o non ce n'erano proprio) nell'utilizzo dei doppi passi, però è bene considerare che con le 13 ore massime giornaliere, che ogni abituè del

### Volantino confederale del 2003: al referendum vota sì perchè...

[Citazioni da: volantino unitario filit-fit-uilt-sam/fast-ugl del 21.5.03]

**Nasce il primo ccnl per tutti i lavoratori di tutte le aziende del settore: quelle esistenti e quelle che nasceranno per effetto dei processi di liberalizzazione...**

**...Consente di realizzare l'obiettivo della clausola sociale nei processi di liberalizzazione e nelle gare del trasporto regionale...**

*Dobbiamo continuare? No, basta così, è più che sufficiente...*

doppio passo conosce, siamo a + 5 ore giornaliera rispetto alla massima prestazione giornaliera di quel periodo (8 ore).....

Nel 1996 (AIM Gennaio 1996 n.1) l'allora USL si esprime così:

" Vi è unanime accordo tra gli autori (...) NEL COSTATARE CHE DOPO POCHE ORE DI GUIDA SI VERIFICANO I PRIMI SEGNI DELLA FATICA, AGGRAVATI DALLA MONOTONIA DEL COMPITO, CHE CONSISTONO IN UNA DIMINUZIONE DELLA VIGILANZA, DELLA PRECISIONE DI GUIDA e delle reazioni connesse con la guida stessa; la diminuzione del grado di attenzione è notevole soprattutto di notte e comporta aumento del rischio di incidenti". Nel corso dello stesso anno (AIM Giugno 1996 n.6) le FS vennero SANZIONATE dall'ispettorato provinciale del lavoro di Bologna. Il dirigente responsabile della Unità di gestione del personale della trazione AN-BO, venne ritenuto "RESPONSABILE DELLA GESTIONE DEI 2600 MACCHINISTI CHE LAVORANO NELL'AMBITO DEL TERRITORIO DELL'EMILIA ROMAGNA, MARCHE, UMBRIA, e ABRUZZO" per aver fatto effettuare, tra gennaio e maggio del 1996, "LAVORO STRAORDINARIO OLTRE LE 10 ORE GIORNALIERE e 60 SETTIMANALI". Ancora in marcia sempre nello stesso numero scriveva:

"Ci giungono diverse notizie di crolli psico-fisici; naturalmente però LE "VITTIME" PREFERISCONO IL RISERVO E NESSUNO È DISPOSTO A METTERE NERO SU BIANCO". Questo concetto di "RISERVO", molto pericoloso, oggi lo osserviamo in coloro che subiscono varie problematiche psico-fisiche, anche sul "semplice" lavoro ordinario (che tanto assomiglia a quello straordinario di ieri....", con tutta una serie di conseguenze che gli interessati preferiscono non far emergere per paura di scendere di macchina e quindi vedere il proprio stipendio diminuire drasticamente. Queste situazioni quindi non entreranno mai nel computo per esempio dello stress da lavoro correlato, con un danno per tutta la categoria che continuerà a svolgere un lavoro considerato meno stressante di quanto risulti nella realtà. Tanto per fare alcuni esempi pratici sulle problematiche sopra citate ecco cosa succede intorno a noi:

- Abbiamo stress derivante dalla distruzione continua del ciclo del sonno (situazione da cui può scaturire preoccupazione di non dormire e arrivare al lavoro non in condizioni ottimali, vedi ag solo) ;

- abbiamo situazioni lavorative cin periodi di condotta da soli così lunghi da consigliare all'interessato di evitare di bere prima di mettersi alla condotta onde evitare "fermate fisiologiche";

- abbiamo che alla soluzione del caso precedente preferisce .....la bottiglietta....;

- abbiamo casi di frequente/continuo utilizzo di sonniferi (quando va bene) e/o psicofarmaci;

Spero di aver portato a conoscenza/ricordato delle storie passate ricchissime di avvenimenti, proiettandole nel contesto attuale, spero siano venuti fuori quelli che io (e molti altri) considerano i responsabili dell'attuale situazione, ossia le OS DISTRUTTIVE FIRMATUTTO e I DOPPIPASSISTI (fa un certo effetto chiamarli ancora così) e spero infine che si capisca (osi smetta di fingere di non capire) che l'orario di lavoro influisce direttamente sulla sicurezza. Quest'ultimo concetto non mi sembra venga mai fuori nelle trattative contrattuali dove invece parlano di medie e poi ancora medie. Sarebbe come dire che, se un uomo medio deve dormire almeno 8 ore e poi nella realtà alterna 30 minuti a dormire e 30 minuti sveglio fino ad arrivare alla media di 8 ore, l'obiettivo di sonno minimo è raggiunto.... ma il soggetto ne esce profondamente rincoglionito.

A voi le considerazioni...

MLG

# SFR → TLN TRECORD

**NULLA NASCE DAL CASO. I PRECEDENTI PERCHÉ TUTTI SAPPIANO, SOPRATTUTTO CHI HA ANCORA IL CORAGGIO DI ESSERE ISCRITTO A QUEI SINDACATI**

*E' utile ricordare un po' di date del recente passato, per far capire che nulla nasce dal caso, tutto è già stato visto e denunciato; il problema è la memoria corta ed offuscata...*

*L'11 settembre (che data!) 1995 Cgil, Cisl e Uil firmarono la SFR (Società Ferroviaria Regionale).*

*La scheda 1 del Business Plan SFR prevedeva per le linee principali (convogli composti da loc + 8 pezzi max) un conducente (costretto ad usare "l'uomo morto o similare") ed un altro agente addetto a verifica di locali adibiti al pubblico ad inizio e fine turno, collaborazione alla prova freno, incarozzamento, controlloria, assistenza viaggiatori e movimento. Sulle linee a scarso traffico agente solo senza scorta. Su tutti i mezzi prevista l'installazione di "specchietti retrovisori e dispositivo di sicurezza". L'allora assessore regionale ai trasporti dichiarò che il personale avrebbe avuto libera scelta di passare alla nuova società oppure rimanere in FS, ma in questo caso a condizione di garantire la produttività richiesta da SFR.*

*L'atteggiamento dei sindacati confederali firmatari andava ben oltre la provocazione: la Uil dopo aver firmato SFR arrivò, il 30 ottobre, a diffondere un volantino in cui lanciava un grido d'allarme sui pericoli della regionalizzazione !!!!!!! (riduzione di 50mila km/treno e 1200 macchinisti); la Cisl, dopo aver inizialmente dichiarato di opporsi a SFR, la firmò e dichiarò che il sindacato era "pronto a partire" per spremere i lavoratori al fine di ottenere il massimo di produttività livellando le due normative (FNM e FS). La CGIL ultra-produttivista storica... non c'era bisogno che parlasse. Era d'accordo e basta.*

*Allora si oppose il Comu, denunciando l'attacco all'unicità contrattuale ed il ruolo dei confederali. Ma quattro anni dopo una serie di accordi e passi falsi determinarono il suicidio del Comu stesso. Il 29 ottobre 1999 Filt, Fit, Uilt, Fisafs, Sma e Comu siglarono un'intesa sulle linee guida per il rinnovo del CCNL; quindici giorni prima il Comu aveva firmato con FS l'accettazione delle divisioni, fino a quel momento tenacemente combattute, il che rappresentò l'inizio della fine dell'unicità contrattuale. E il funerale di terza classe del Comu stesso.*

*Naturale conseguenza dell'intesa del 29.10.99 fu il successivo accordo con FS del 23 novembre che introduceva flessibilità e doppio regime salariale; l'accordo non venne sottoscritto da Comu e Fisafs che nel frattempo erano confluite nel nuovo soggetto sindacale Orsa; l'Orsa vi scioperò contro, ma l'8 giugno firmò dietro garanzia del Ministro su ERI e clausola sociale. Di quest'ultima, a parte le citazioni infinite nei documenti sindacali, in dieci anni non abbiamo mai visto traccia.*

*Poi arrivò il progetto TLN... NESSUNA OS già firmataria di CCNL (compresa l'Orsa, che a livello nazionale scioperava contro l'Agente Solo) si oppose all'eventuale intesa su TLN.*

*Il resto è storia di questi giorni.*

**Uno che c'era e non restò a guardare**

## LO DICONO LORO

Volantino e comunicato Orsa MU:

I riferimenti normativi da comparare sono l'**articolo 34** del vecchio contratto di confluenza, per quanto riguarda l'**indennità di utilizzazione** e l'**articolo 31** del nuovo contratto aziendale.

Il **nuovo salario di produttività** è invece riportato nell'**articolo 30** del nuovo contratto aziendale.

Nella premessa del salario di produttività (**articolo 30 nuovo contratto aziendale**) è precisato che tale riconoscimento economico viene concesso a "fronte dei maggiori livelli di produttività, conseguibili per effetto dell'applicazione nelle Società del Gruppo FS delle seguenti flessibilità normative."

Per il pdm, ad esempio, l'entità di tale salario di produttività è di **1.200 euro annuali**, ovvero lo stesso importo percepito attualmente come indennità di utilizzazione **parte fissa** (vedi punto 8.1 e 8.2 dell'**art.34 del vigente** contratto di confluenza).

Al punto **4 dell'articolo 30 del nuovo** contratto aziendale, è precisato che con l'erogazione di tale salario di produttività risultano **soppressi** quasi tutti i punti riportati nell'**articolo 34** dell'indennità di utilizzazione del **vecchio** contratto di confluenza.

Si può verificare che gli unici punti **non soppressi del vecchio art.34** sono quelli che riguardano l'indennità di utilizzazione **fissa** dei Quadri e la quota **variabile** del pdm-pdb.

Questo viene confermato nell'**articolo 31 del nuovo** contratto aziendale che, per i Quadri e i Comandanti di navigazione, **conferma** i vecchi importi di indennità di utilizzazione **fissa**, mentre per il pdm.pdb riconferma **solo quelli variabili**.

Concludendo, **per tutti i lavoratori FS**, quanto percepito attualmente come indennità di utilizzazione **parte fissa, viene trasportato nel nuovo contratto**, come salario di produttività (**quindi variabile**), facendolo passare come un **nuovo** riconoscimento economico a fronte dei maggiori livelli di produttività concessi.

**Mentre solo i Quadri e i Comandanti** di navigazione nel nuovo contratto **conservano sia** l'indennità di utilizzazione **fissa** con i **vecchi** importi, **sia il "nuovo"** salario di produttività.

**Ora**, senza nulla togliere a Quadri e Comandanti, in quanto riteniamo che ogni diritto acquisito o conservato è sempre positivo, ci chiediamo però, perché questo principio non valga **per tutti i ferrovieri**.

Sarà forse che ai tavoli delle trattative a "tutelare i lavoratori" ci siano molti, troppi Quadri? Sarà forse questo?

**ANCORA UNA VOLTA MORETTI SI IMPONE!**  
**fit filt uilt ugl e fast ORGANIZZANO IL REFERENDUM PER GIUSTIFICARSI!!!**

Dopo il 15 maggio 2009, tutti gli accordi aziendali successivi di FS (Cargo, IVU, premi di risultato) e gli accordi di ARENAWAYS, NTV, RTC, SERFER e TRENORD, ancora una volta le associazioni datoriali e l'AD per antonomasia **dettano i tempi ai sindacati**.

Il 20 luglio, così come previsto, i sindacati FIT FILT UILT UGL E FAST hanno sottoscritto il CCNL AF e il CA del gruppo FS. Le conseguenze di tale atto, come al solito, **le pagheranno i lavoratori in servizio**.

Nel frattempo gli stessi hanno messo in piedi un **referendum approvativo** che molto somiglia al referendum del 2003... **prima si firma poi si chiede ai lavoratori**. I risultati di quel contestato referendum li ricordiamo tutti: un riscatto 51% votò SI. I dubbi sulla veridicità di quei dati nessuno, ancora oggi, li ha fuggati (+ schede scrutinate dei votanti). Anche questo referendum parte con gli stessi presupposti.

[..]

Il personale di macchina, chiamato nei giorni scorsi ad esprimersi sul nuovo contratto, **ha bocciato severamente i contratti**. I risultati non lasciano spazio a dubbi: il 95% ha detto NO. **Questi contratti non devono essere approvati**.

Ecco solo alcuni dei motivi:

- Un contratto nazionale che non sarà vincolante, derogato dai contratti aziendali di NTV, RTC, ARENAWAYS, TRENORD, ancora prima di essere sottoscritto (altro che clausola sociale);
- un contratto che ci farà lavorare 2 ore in più a settimana, 1 giorno in più al mese e 13 giorni in più all'anno;
- un contratto che in tutte le figure professionali creerà esuberi, trasferimenti e mobilità professionale (con criteri peggiorati - elevazione a 55 anni per i trasferimenti individuali);
- un contratto che economicamente non garantisce neanche il recupero dell'inflazione (altro che aumenti tabellari) e i premi di risultato previsti dagli accordi;
- un contratto che renderà oltremodo flessibile l'orario di lavoro in particolare per il personale mobile;
- un contratto, così come definito dai giornalisti, fatto per il libero mercato e non per i lavoratori!

E' per questi motivi che il personale tutto deve respingere in modo convincente questo inganno.

**NO A QUESTI CONTRATTI!!!**



DAL 1998, ANNO IN CUI DISEGNAMMO QUESTA FORTUNATA VIGNETTA, DICEVAMO DAL 1998 IN POI, IL SISTEMA DI... "VENTILAZIONE" ONDE GARANTIRE IL CONSENSO (LEGGI: PREVENIRE IL CALDO DURANTE LE CONSULTAZIONI REFERENDARIE E' SEMPRE STATO GARANTITO... IL METODO, TESTATO, NON CAMBIA... COME LA TRASPARENZA DEI FIRMATARI... L'ILLUSIONE DI COMPETERE AD ARMI PARI... DI POTER CONTROLLARE... DI POTER DECIDERE... LA NOSTRA VOGLIA DI LOTTA CONTRO IL LORO OPPORTUNISMO AL LIVELLO PIU' BASSO... CHE PENA QUEI GIOVANI ATTIVISTI SINDACALI CHE HANNO VENDUTO LE PROPRIE IDEALITA' PER UN PUGNO DI AG... CHE PENA... NOI A TESTA ALTA... LORO... TRASTULLATEVI PURE NELLE VOSTRE EFFIMERE VITTORIE... PAGERETE CARO PAGERETE TUTTO

ELETTRONICA DI POTENZA NELLA TRAZIONE FERROVIARIA

# DIODO E TIRISTORE parte II

## I TIRISTORI NEI MEZZI DI TRAZIONE (II)

### 1. IMPIEGO DEI TIRISTORI NEI MEZZI DI TRAZIONE A CORRENTE CONTINUA

Richiamiamo brevemente il circuito di trazione di un mezzo di trazione convenzionale a c.c.

Tale circuito come noto è costituito da un numero [N] di motori di trazione con eccitazione serie e da un reostato di avviamento (fig.3).

Per regolare la tensione ai capi dei motori si agisce su tre fattori: valore di resistenza del reostato, combinazione ed indebolimento campo. Si parte con tutto il reostato inserito ed i motori in serie. Una volta che il reostato è completamente escluso la tensione [V] ai capi di ciascun motore è data da  $V/N$  (nel caso di fig.3 si avrebbe 750 V per motore). A questo punto per aumentare ulteriormente la velocità di marcia si ricorre all'indebolimento campo, ottenuto attraverso l'esclusione di alcune spire dell'avvolgimento di eccitazione ( $n = E/k\Phi$ )

Ottenuto il max indebolimento campo si varia la combinazione dei motori reinserendo il reostato, e così sino ad arrivare alla combinazione più alta, con il reostato completamente escluso ed i campi indeboliti.

La caratteristica di avviamento del rotabile assume pertanto quella forma dentellata i cui denti seguono le caratteristiche meccaniche dei motori con tante discontinuità nello sforzo di trazione quante sono le porzioni di reostato escludibili ed i gradi di i.c.

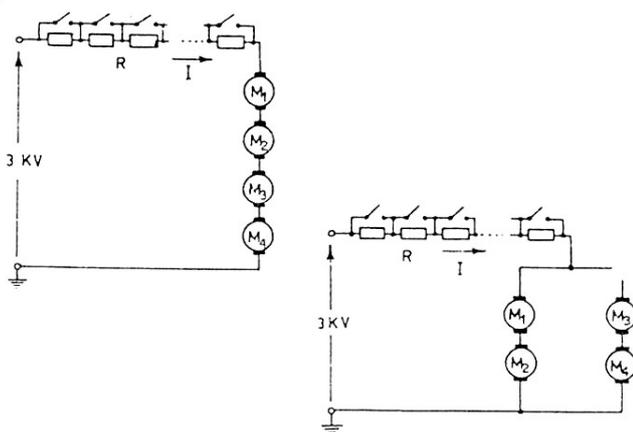


fig.3

Per sfruttare più convenientemente il coefficiente di aderenza delle rotaie e quindi aumentare al massimo lo sforzo di trazione al gancio, occorrerebbe che il reostato di avviamento potesse essere regolato con continuità, in modo da mantenere la corrente di trazione costantemente al valore massimo.

La variazione continua della tensione ai capi dei motori di trazione può essere invece ottenuta agevolmente coi *convertitori statici* di energia. Tali convertitori si possono suddividere in due grandi gruppi: i *chopper* e gli *inverter*.

### IL FULL - CHOPPER

Immaginiamo di disporre di una sorgente di tensione continua  $V$ , di un interruttore CH e di un carico resistivo  $R$  (fig.4).

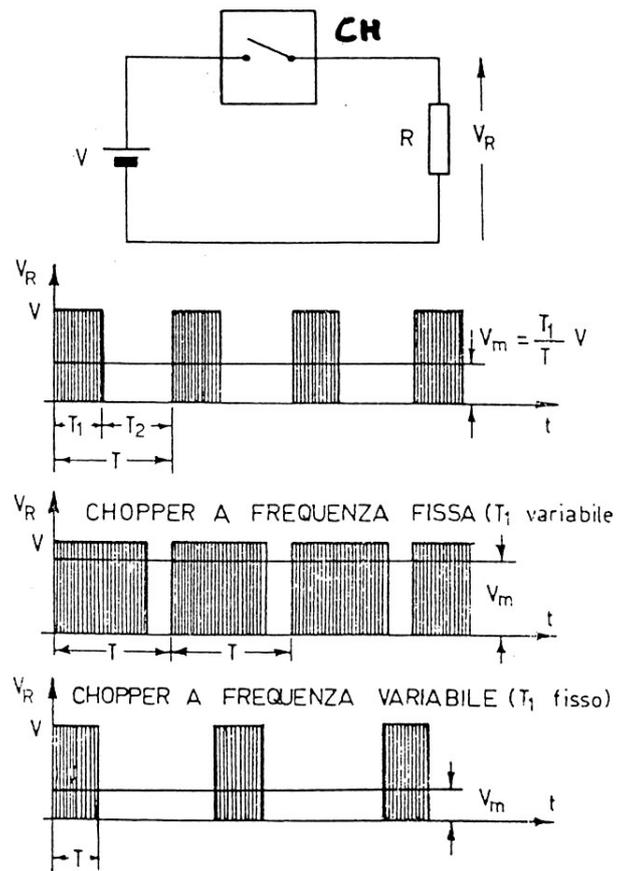


fig.4

Immaginiamo poi di chiudere ed aprire alternativamente l'interruttore CH. Chiameremo  $T_1$  l'intervallo di tempo durante il quale l'interruttore è chiuso,  $T_2$  quello in cui resta aperto e  $T$  il periodo completo ( $T = T_1 + T_2$ ).

Ai capi del carico troveremo una tensione che assume, a seconda dell'istante considerato, il valore  $V$  oppure 0, quindi ha una forma d'onda costituita da impulsi di tensione rettangolari. E' come se l'interruttore avesse "tagliato a fette" la tensione di alimentazione: da qui deriva il termine *chopper* dato al dispositivo ("to chop" in inglese significa affettare).

Se andiamo a misurare la tensione media  $V_m$  ai capi del carico avremo un valore inferiore a  $V$ , esattamente il valore  $V$  moltiplicato per il *rapporto di conduzione*  $\phi$  (o *rapporto ciclico*):

$$V_m = \phi V$$

continua



## Dagli impianti

LECCO

### Sicurezza probabile?

La serata di giovedì 7 giugno presso la sala del Dopolavoro Ferroviario di Lecco, è stata creata un'occasione di incontro, riflessione e partecipazione sul tema della sicurezza ferroviaria legata alla libertà d'opinione, al senso di responsabilità e di solidarietà tra ferrovieri.

In particolare, centrale è stata la presenza di Riccardo Antonini, tecnico di RFI licenziato per non aver ceduto alle minacce ricattatorie da parte aziendale, che gli intimavano di interrompere l'aiuto tecnico, pratico e umano che sta offrendo gratuitamente ai familiari delle vittime della strage di Viareggio.

Accompagnato dal padre di una giovane vittima e da Maria Nanni, referente della Cassa di Solidarietà tra ferrovieri, Riccardo è stato chiaro e sintetico dall'inizio alla fine dei suoi interventi, nell'esposizione di dati, fatti, informazioni.

Il 29 giugno 2009 a Viareggio è stata causata una tragedia infernale, che segna il passo della grave involuzione che il sistema ferroviario italiano ha subito a causa dei processi di privatizzazioni, liberalizzazioni ed esternalizzazioni degli ultimi vent'anni.

Proprio gli stessi anni in cui i più aggiornati mezzi tecnologici innovano sistemi di circolazione, strumenti di lavoro e procedure regolamentari, assistiamo ad un tonfo della sicurezza reale che non ha precedenti, mostrando

in maniera brutale il vero volto del modello economico imperante.

I trentadue morti devono la loro ingiusta sorte ad una tremenda combinazione tra scellerati tagli di costi e de-responsabilizzazione generalizzata, le gravi falle concomitanti non dovrebbero lasciare spazi a dubbi di altra sorta: la rottura dell'assile, la presenza di un picchetto inutile e pericoloso, lo spessore di quel tipo di cisterna; tutti elementi che fanno intendere quanto sia deteriorato lo stesso concetto di sicurezza ferroviaria, base perimetrale su cui è nato e si è sviluppato il sistema italiano. In sé questi avvenimenti, dovrebbero indurre tutti i ferrovieri ad un risveglio fuori tempo massimo, a rialzare la testa sul tema da cui dipende la loro e altrui vita: la sicurezza reale.

Il concetto di sicurezza probabilistica non può passare, perché significherebbe la monetizzazione di rischi e danni che non dovrebbero neanche essere contemplati come possibili, attraverso l'applicazione dei principi di una tosta e lungimirante prevenzione.

Disastri come quelli avvenuti a Crevalcore o a Viareggio, sono un prezzo troppo alto che non può essere pagato da innocenti o capri espiatori, tocca a tutti i ferrovieri ritrovare il coraggio per impugnare il futuro sulla base di valori come giustizia e sicurezza così come hanno dimostrato Riccardo, Sandro, Dante e i nostri macchinisti che pur assediati, resistono ancora all'agente solo.

E' dal loro esempio che è possibile il risorgimento di una coscienza e di una volontà generalizzata per agire e non subire la trasformazione della realtà.

Paolo Stefanoni

ANCONA

### Il SAT ricorda il 98° ANNIVERSARIO della Settimana Rossa

Il 9-10 giugno ricorre l'anniversario del grande sciopero generale indetto dallo SFI (Sindacato Ferrovieri Italiani) nel 1914, da cui scaturì una settimana di agitazione popolare.

IN UN MOMENTO ALQUANTO DURO PER LA CLASSE LAVORATRICE CI PIACE MANTENERE VIVO IL RICORDO E COMMEMORARE UN EVENTO, LA C.D. "SETTIMANA ROSSA", CHE, PARTITO DA ANCONA, sembrò avviare l'Italia verso una rivoluzione sociale.

Il conflitto sociale partì, dicevamo, proprio da Ancona dove, DURANTE UN CORTEO ANTIMILITARISTA (LUNGIMIRANTI CHE AVEVANO capito

quale BAGNO DI SANGUE SAREBBE STATA LA Prima Guerra Mondiale), LA POLIZIA REGIA APRÌ IL FUOCO SUI manifestanti.

**I FERROVIERI ANCONETANI RISPOSERO INSORGENDO CONTRO L'ORDINE COSTITUITO IMPERIALISTA.**

Riportiamo i commenti dell'epoca:

**IL LAMONE, SETTIMANALE REPUBBLICANO: "Cosa sono mai le violenze che tanto vi spaventano e che tanto orrore vi destano, di fronte alla somma di violenze che voi, tutto il giorno, tutto l'anno, perpetrate sulla pelle della povera gente, che uccidete o fate uccidere, o che depredate colle vostre leggi?"**

**PIETRO NENNI, PADRE COSTITUENTE: "Furono sette giorni di febbre durante i quali la rivoluzione sembrò prendere consistenza di realtà, più per la vigliaccheria dei poteri centrali e dei conservatori che per l'urto che saliva dal basso... Per la prima volta forse in Italia colla adesione dei ferrovieri allo sciopero, tutta la vita della nazione era paralizzata"**

**CHE QUESTA RICORRENZA RAMMENTI A NOI TUTTI, CHE abbiamo ereditato QUEGLI IDEALI, QUANTO è INDISPENSABILE OGNI SFORZO PER UN'EMANCIPAZIONE OPERAIA CHE MIRI ALLA GIUSTIZIA SOCIALE ED AL RIFIUTO DI OGNI GUERRA IMPERIALISTICA.**

SAT - ORSA  
Marche

BRESCIA

### Assemblea autoconvocata del PdM—PdB

Il 17 luglio Personale di Bordo e Macchina Trenord di Brescia si sono riuniti in assemblea.

Dopo ampio e approfondito dibattito sui recenti accordi sindacali in merito al contratto della mobilità e integrativo aziendale di Trenord l'assemblea costituita da una nutrita rappresentanza di personale di bordo e macchina degli impianti di Brescia, Bergamo e Cremona valuta negativamente l'impianto sia generale che nel particolare che caratterizza la struttura stessa degli accordi. Viene cancellata nei fatti della "clausola sociale" e si istituisce un complesso e ancora non svelato sistema di *premiabilità individuale*, che rischia di accentuare la concorrenza tra lavoratori a scapito del rispetto di norme e regole in un settore dove la sicurezza è elemento non scindibile. Dopo anni di silenzioso lavoro sottobanco, le Oo.Ss firmatarie di questi

### NASCITE

**Il 28 aprile 2012 è nata NOEMI, figlia di Sara e Daniel Caruso, macchinista dell'ITP Milano, abbonato a CubRail ed iscritto Cub. Tantissime felicitazioni dalla redazione.**

accordi hanno di fatto cancellato un complesso - e sicuramente migliorabile - sistema di regole che tutelavano lavoratori impegnati in cicli produttivi atipici in mansioni delicate e intrinsecamente soggette a pericoli di varia natura.

Non solo si sono messi in evidenza i pesanti peggioramenti normativi che scaricheranno sugli individui aumenti di carichi di lavoro che a peggioreranno direttamente la qualità della vita, ma anche che l'aumento dell'orario di lavoro a 38 ore accompagnato da una ampia flessibilizzazione unilaterale dell'orario di lavoro avrà inevitabilmente come ricaduta un notevole esubero di forza lavoro.

Tutto questo in un momento di attacco generalizzato delle condizioni di lavoro causato dalle recenti disposizioni in merito di pensioni e diritto al posto di lavoro, che rischiano di portare il personale impiegato nella mobilità dei treni a condizioni estreme dovute a carichi di lavoro sempre più incalzanti e da una normativa che peggiora il sistema di tutele.

L'assemblea inoltre giudica molto negativamente l'atteggiamento delle OoSs che hanno ritenuto di ratificare tali accordi e che hanno scoperto le carte a giochi fatti, ignorando le più elementari regole che stanno alla base delle rappresentanza sindacale: formare, informare tutelare e decidere collettivamente. Inoltre con interpretazioni artificiose si tenta di aggirare il confronto del referendum attraverso il pronunciamento delle Rsu, che lo si ricorda risultano scadute di mandato da 5 anni.

L'assemblea si è pronunciata per la discussione tra la categoria di una piattaforma rivendicativa alternativa sia nel metodo che nel merito a quella firmata, che abbia come ricaduta minima i seguenti punti:

- massimo 8 ore di lavoro ;
- no aumento orario di lavoro settimanale;
- no al sistema d'incentivazione individuale;
- no a flessibilità che abbiano come ricadute peggioramenti delle condizioni di lavoro;
- adeguamento normativo di riposi e giornate di ferie per un pieno e completo recupero delle figure professionali più soggette ad usura psicofisica e oggettivamente rischiose.

Per i motivi su esposti si invitano i componenti le Rsu, eventualmente chiamate dalle rispettive organizzazioni sindacali, ad astenersi al ratificare accordi calati dall'alto senza prima essere discussi ed eventualmente approvati tra i lavoratori.

Si sollecita inoltre una maggiore partecipazione di tutti i lavoratori alla discussione di una piattaforma rivendicativa collettiva, come elemento minimo e non rinviabile di una maggiore presa di consapevolezza e

responsabilizzazione della categoria su tematiche che negli ultimi anni sono state accantonate in nome di una contrattazione del rapporto di lavoro sbilanciata e individuale, condizione questa che rischia di far precipitare decisamente le condizioni di vita normative e salariali.

L'assemblea accoglie ed approva inoltre quanto emerso nell'assemblea di Milano del 12

luglio. Si sensibilizzano pertanto tutti i colleghi ancora iscritti alle OoSs firmatarie e che non condividono ne nella pratica ne nel metodo il loro operato a manifestare il proprio dissenso con l'immediata disdetta, come segno tangibile di una attiva mobilitazione.

**I lavoratori macchina e bordo di Brescia**



## ELOGIO DEI BROCCHI

"In Italia, trovare un vero esperto di treni che non abbia mai avuto a che fare con le ferrovie è un nonsense. A meno che non si vada a cercare qualche brocco".

[Giorgio Diana, Repubblica.it, 20 luglio 2012]

*Il prof. Diana, nominato perito per l'incidente di Lavino, incarico successivamente saltato per la richiesta del difensore dei tre operai indagati (che ha chiesto di non fare più una "prova" sottoposta al pm, ma un "incidente probatorio" guidato da un giudice) e dei familiari di Viareggio, a causa dell'incompatibilità; il prof. Diana è infatti consulente di FS per Viareggio.*

## Un milione di euro spesi per rifare la linea: due anni dopo la Mortara - Asti viene chiusa...



La galleria di Ozzano Monferrato (AI) non può più essere utilizzata. Per sistemarla servono 5 milioni di euro, un esborso che la Regione Piemonte ha deciso di non sobbarcarsi. E dire che poco meno di due anni fa la linea, 35 chilometri, era stata oggetto di un consistente "restyling": sostituzione delle traversine, poi dei binari per renderli più adatti al traffico merci e poi ancora sistemazione della massicciata. Con un investimento di un milione di euro. Andato letteralmente sprecato, perché da allora su quei binari non è mai passato un treno. Per i pendolari e gli studenti che si spostano verso il Piemonte è stato istituito un servizio di pullman che ha sempre avuto il carattere della provvisorietà.

«Ma visto che ora le cose cambieranno — fa notare Carlo Brocca, il sindaco di Candia, il centro lomellino più interessato dalla chiusura della linea — è necessario che venga istituzionalizzato e gestito, laddove possibile, in modo efficiente. Questa situazione di poca chiarezza invece spinge chi deve muoversi ad usare mezzi propri, con gli intuibili disagi e le relative spese». Conti alla mano la scelta della Regione non fa una piega: troppo alto il costo di esercizio della tratta rispetto al numero dei pendolari. Non di meno in Lomellina ci si aspettava un diverso approccio. «E gli ultimi lavori sono stati uno spreco pazzesco — va giù piatto Brocca — perché un milione di euro per ristrutturare la linea e poi non solo non usarla ma decidere di chiuderla denota, come minimo, una preoccupante disorganizzazione».

[www.ilgiorno.it]

## BOLOGNA

## Assemblea ferrovieri del 18 luglio

Si è tenuta il 18 luglio a Bologna presso la sala Sirotti l'assemblea autorganizzata dei ferrovieri in prosecuzione della riunione del 3 luglio. L'assemblea ha registrato una buona e partecipata presenza di lavoratori, presente anche una delegazione di colleghi di Milano e Firenze, che nel proprio tempo libero ha discusso sul rinnovo contrattuale e sulle prospettive. I lavoratori presenti hanno all'unanimità dato un giudizio negativo sia sul contratto firmato che sui sindacati firmatari approvando il seguente odg.

**L'ASSEMBLEA DEI FERROVIERI DEL 18 LUGLIO ESAMINATI I CONTENUTI DEL RINNOVO CONTRATTUALE ESPRIME UN GIUDIZIO NEGATIVO SIA SUL MERITO CHE NEL METODO.**

**SUL MERITO RITIENE IL CONTRATTO FIRMATO STRUMENTO UTILE ALL'AZIENDA PER POTER PROCEDERE NELLO SMANTELLAMENTO E DISMISSIONE DELLA SOCIETÀ, INADGUATO PER DIFENDERE DIRITTI, DIGNITÀ E SALUTE DEL NOSTRO LAVORO.**

**L'AUMENTO DELL'ORARIO DI LAVORO A 38H SETTIMANALI CHE CON LE FLESSIBILITÀ PUÒ ANCHE ARRIVARE FINO A 46 ORE, RAPPRESENTA UN ATTACCO ALL'INTEGRITÀ PSICO-FISICA DEL PERSONALE E AI LIVELLI OCCUPAZIONALI.**

**TALE INCREMENTO CREERÀ ESUBERI DI PERSONALE IN TUTTI I SETTORI. ALLO STESSO TEMPO L'AUMENTO DELL'ETÀ PENSIONABILE COMBINATO CON L'ABOLIZIONE DELL'ARTICOLO 18 GETTANO LUCI INQUIETANTI SUL NOSTRO FUTURO LAVORATIVO.**

**L'ASSEMBLEA DECIDE DI PROCEDERE CON UNA CAMPAGNA DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE DELLA CATEGORIA PER ILLUSTRARE**

## NOZZE

**Il 21 luglio il mago Paolone, alias Paolo Castri ciano, macchinista ITP, iscritto Cub ed abbonato CubRail è convolato a nozze con Simona. Felicitazioni dalla redazione ai novelli sposi!**



**TUTTI I CONTENUTI NEFASTI DI QUESTO CONTRATTO IN MERITO AL REFERENDUM PROMOSSO DAI SINDACATI NON NE RICONOSCE LEGITTIMITÀ PERCHÉ LA CONSULTAZIONE AVVIENE A FIRMA ORMAI AVVENUTA, DOPO UNA TRATTATIVA LONTANA DAI LAVORATORI E IN ASSENZA DI UNA PIATTAFORMA RIVENDICATIVA.**

**DECIDE INOLTRE DI PROMUOVERE UNA ASSEMBLEA NAZIONALE DI TUTTI I FERROVIERI DA TENERSI A BOLOGNA NELLA PRIMA DECADE DEL MESE DI SETTEMBRE.**

consultazione, avrebbe interessato quasi totalmente il personale di macchina e bordo, ovvero le qualifiche che grazie alla firma di lorisignori pagheranno un prezzo pesantissimo in termini di peggioramento delle condizioni di lavoro, normative, di vita ed occupazionali, dunque avrebbe potuto rappresentare una potenziale sonora bocciatura dell'accordo. Non a caso, sia nelle assemblee indette dai firmatari sia in quelle autoconvocate dai lavoratori era emersa in maniera netta ed inequivocabile la richiesta di ritirare la firma su quegli accordi e di ritornare tra la categoria per discutere e riproporre una piattaforma realmente condivisa.

Nonostante questo, su 64 membri componenti le RSU del vecchio collegio del personale di condotta e scorta ex Trenitalia Divisione Trasporto Regionale, si è svolta la votazione interna di ratifica degli accordi, dove su 37 presenti si sono avuti 3 no, con l'aggiunta di 3 votanti (per il sì) a mezzo telegramma. Il tutto onde impedire il passaggio della consultazione tra i lavoratori e ratificare l'accordo.

Una folta delegazione di lavoratori di tutti gli impianti della Lombardia ha presidiato l'ingresso di via Tadino contestando metodi e burocrati sindacali squalificati, chiedendo di ritornare tra i lavoratori per la costruzione di un mandato costruito su basi partecipative.

Sordi alle richieste che giungevano, i partecipanti a questa ignobile farsa sono sgattaiolati via sommessamente, contestati come meritavano dai lavoratori presenti.

Non abbiamo mancato di dare il nostro contributo e la nostra presenza in ogni assemblea e presidio, per incoraggiare il radicamento di una coscienza che porti i lavoratori a contrastare sul campo i sindacati concertativi e le loro nefaste politiche, per autorganizzarsi e decidere in prima persona del proprio futuro.

**I macchinisti Cub Trasporti Trenord**

## MILANO

## Protesta dei lavoratori Trenord contro la firma del contratto

**I LAVORATORI TRENORD PRESIDANO E CONTESTANO I BUROCRATI SINDACALI FIRMATARI DELL'ACCORDO TRENORD (vedi foto in alto).**

**Un esempio da seguire dappertutto.**

Il 19 luglio il sindacalismo concertativo ha scritto l'ennesima pagina di vergogna, stavolta ai danni dei lavoratori di Trenord.

In una giornata torrida, e non solo per il caldo, Filt-Fit-Uilt-Fast-Ugl, ovvero i firmatari degli accordi aziendali con Trenord, hanno convocato le RSU (elette nel 2004!!!) presso la sede regionale Fit-Cisl a pronunciarsi sugli accordi.

Questo nonostante siano state raccolte tra il personale quasi il 51 % di firme per richiedere un regolare referendum; tale

## MILANO

**SCHIZOFRENIA ORSA**

**Esprimiamo la massima solidarietà ai lavoratori di TRENORD che il 26 luglio hanno scioperato contro un accordo fortemente penalizzante.** Nelle giuste e condivisibili ragioni dello sciopero, indetto da Orsa, c'è però una contraddizione che vorremmo sottolineare.

In un'intervista al TG3 Lombardia (edizione h14 del 26.7) un delegato regionale dell'Orsa, tra le altre cose, rivendica - in modo sacrosanto - che siano i lavoratori a decidere sugli accordi sottoscritti dalle OO.SS. e/o RSU attraverso la partecipazione attiva dei lavoratori e l'espressione della democrazia diretta.

Una posizione che ci trova assolutamente concordi e che rivendichiamo quotidianamente in tutti i luoghi di lavoro, combattendo le pratiche soprattutto Confederali, ma non solo, di democrazia indiretta, in cui i "rappresentanti dei lavoratori", anche eletti, si ritengono legittimati a qualsiasi accordo, anche quando affossano diritti e conquiste ottenute in anni di lotte.

Il 30 giugno scorso il Coordinamento RSU dell'ATM di Milano ha sottoscritto un accordo per i soli conducenti di superficie (non macchinisti MM) che aumenta esponenzialmente la flessibilità, da all'azienda piena libertà di costruire gli orari senza "paletti" e modifica il modo di calcolare le medie lavorative, aumentando di fatto l'orario di lavoro.

**La stragrande maggioranza dei lavoratori è contrario all'accordo e nelle assemblee i conducenti si sono espressi chiaramente chiedendo a gran voce il referendum vincolante. Addirittura nel deposito ATM più grande (circa 700 lavoratori) di V.le Sarca a Milano, nonostante l'estrema opposizione dei Coordinatori RSU i lavoratori autonomamente votano e all'unanimità bocchiano l'accordo.**

La contraddizione è tutta qui: Il sindacato Orsa, attraverso il suo rappresentante all'"esecutivo" delle RSU ATM, pur avendo esclusiva rappresentatività tra il personale di Metropolitana, ha firmato l'accordo e, assieme a Cgil, Cisl, Uil, Faisa e UGL, si oppone e non concede il referendum, ignorando le istanze dei lavoratori emerse nelle assemblee.

Perché questa dualità di atteggiamento, su un tema fondamentale quale la democrazia nei luoghi di lavoro? Che c'è di diverso tra i lavoratori di Trenord e quelli di ATM? Perché la richiesta di referendum è legittima per i lavoratori di Trenord e per quelli di ATM no?

**Tale contraddizione rischia di generare il sospetto che la battaglia**

**legittima per i referendum sugli accordi, se non uguale in tutti i luoghi di lavoro, sia in realtà una battaglia di opportunismo sindacale.**

Con la convinzione che i diritti dei lavoratori siano universalmente uguali per tutti, La Cub-T fa appello all'Orsa, ai lavoratori di Trenord, ai macchinisti della Metrò milanese, iscritti e non iscritti a questo sindacato di farsi anch'essi portatori di questo messaggio di uguaglianza chiedendo di poter esercitare il diritto di esprimersi attraverso referendum su tutti gli accordi e ancor prima sulle piattaforme che mai vengono discusse, in Trenord come in ATM, anche quando riguardano lavoratori con mansioni diverse dalle proprie.

In ATM abbiamo promosso una iniziativa di raccolta di firme che porteremo avanti fino al mese di settembre per abrogare l'accordo aziendale rivendicando il referendum vincolante e aprendo lo stato di agitazione.

*Claudio Signore CUB Trasporti*

## BRESCIA

**Non solo senza tetto e clochard sui treni**

Da anni oramai le stazioni e gli ambiti ferroviari attigui sono il rifugio di chi senza fissa dimora per i più svariati motivi, cerca riparo almeno nelle ore notturne.

Non solo quindi specchio di una società intollerante verso i diversi, chiunque siano, sempre più proiettata verso l'isolamento dell'individuo.

Mentre si spendono miliardi di Euro in fantomatiche e poco comprensibili campagne umanitarie nei più sperduti angoli del globo (l'importante sono gli interessi economici da difendere) non si fa niente per alleviare la vita di chi è ai margini dietro casa nostra. Così accanto a monumenti del consumismo più esasperato del centro commerciale, stanno di notte centinaia di persone,

che bivaccano su treni, panchine o per terra, con quel poco che questa ingiusta società gli lascia: qualche cartone, e una coperta un pò da bere e tanta disperazione.

Nessuno, se non le organizzazioni di volontariato si occupa di loro. Nessuna istituzione ha la volontà di risolvere il problema, se non alla radice, perlomeno garantendo dignità e rispetto dei più elementari diritti.

Brescia lo ricordiamo una delle province più ricche d'Italia e d'Europa, sede nevralgico della imprenditoria, polo tecnologico avanzatissimo.

Qui dal 1977 con la partecipazione finanziaria del comune viene organizzata la rievocazione storica della gara automobilistica Mille Miglia, che attira centinaia di facoltosi "gentleman drivers" da ogni parte del mondo per sfilare protetti e scortati dalle forze di polizia in passerella nei luoghi più belli della penisola. Eppure per il problema arcinoto alle autorità da decenni non si riescono a trovare soluzioni adeguate.

Ora la crisi sta mordendo un tessuto sociale già esposto da una ristrutturazione dei rapporti familiari, che tendono ad isolare l'uomo.

I fallimenti sul lavoro in un mondo eccessivamente votato alla competizione, aprono gli abissi della disperazione, così come i licenziamenti sempre più facili e possibili, trasformano un risicato ma tranquillo bilancio familiare in un fallimento personale e catastrofico, a cui è difficile porvi rimedio.

Così nel mese di Giugno il prefetto di Brescia e di Bergamo dietro pressante richiesta dell'associazione *Madri e Padri Separati*, ha ottenuto l'allentamento dei controlli in Stazione da parte della guardie private che erano state istituite da *Trenord* per vigilare sul materiale rotabile e per la sicurezza del personale. Questo per garantire ai padri di famiglia separati e senza tetto (circa una ventina quelli censiti da questa associazione) causa licenziamento che saltuariamente frequentano la stazione almeno un ricovero, per il rispetto non solo della vita. Le istituzioni si sono dette pronte ad una soluzione del problema.

**A.I.M. Rare ONLUS**  
**Associazione Italiana contro le Miopatie Rare**

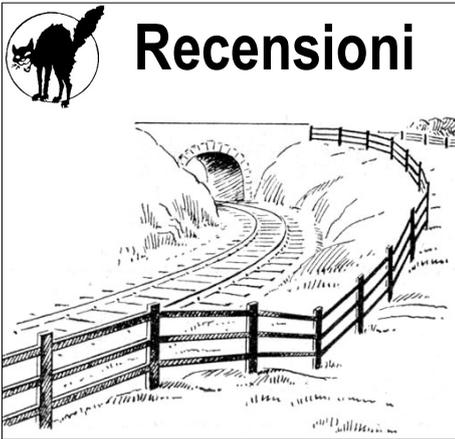
Sede legale Viale Mazzini, 40  
50132 Firenze

Sede operativa Piazza Baldinucci, 8/r - 50129 Firenze

Tel. 055. 486838 - Fax 055. 4625985  
cell. 348 6420993

Presidente: Caterina Campanelli  
[www.aimrare.org](http://www.aimrare.org)





## Un libro per Luca e contro la Tav

**Le magnifiche sorti e progressive. Viaggio a bassa velocità nel progetto Tav della Val Susa**

a cura di Luciano Celi

(Lu.Ce. Edizioni, 2012)

La bibliografia sulla questione Tav della Val Susa non è ancora folta. Commenti e testimonianze di varia sostanza si sono finora affidati prevalentemente ad autori ed editori locali. L'ampliarsi del numero di italiani che hanno cominciato ad interessarsi dell'annoso problema corrisponde alla graduale condivisione di interesse dell'opinione pubblica sia sui fatti della Valle che sulle tematiche dei beni comuni. Il merito di aver diffuso contenuti e messaggi della lotta al Tav è certamente del movimento popolare che conduce con tenacia e intelligenza l'opposizione alla peggiore e più grande delle Grandi Opere ma è anche frutto del sacrificio dei singoli che alimentano quell'opposizione con atti dimostrativi dettati da rabbia, tenacia, determinazione. L'ultimo, il più clamoroso, quello di **Luca Abbà**, giovane agricoltore dell'alta Valle caduto da un traliccio dell'alta tensione il 25 febbraio scorso su cui si era arrampicato per protesta contro gli espropri illegali di terra. Luca è il protagonista del libro, anzi ne doveva essere l'autore e completarlo.

I suoi appunti e le sue riflessioni sono state raccolte da **Luciano Celi**, ricercatore CNR e neo-editore interessato ai rivolgimenti sociali dei nostri tempi, ed intrecciate ad altre testimonianze valsusine sotto un titolo di buon auspicio di ispirazione leopardiana. Gli interpellati affrontano nella prima parte domande che aiutano a raccontare, a spiegare a chi legge il senso di una lotta tanto coinvolgente, ed a riflettere sugli esiti personali e politici di tale esperienza. Colpisce la pluralità delle provenienze: chi, come Luca, arriva alla critica del Tav ed all'impegno tramite un percorso di pura pratica sociale, chi tramite un'istintiva diffidenza di natura

esistenziale, chi per diffidenza verso qualcosa di troppo grande per essere controllato, chi tramite riconfigurazioni di precedenti analisi teoriche di lunga scuola politica o altre mille strade ancora della fede o della coscienza.

Una pluralità del sentire che ben si addice alle apparenti incongruenze e alle dinamiche di un movimento difficile da interpretare, anche dalla controparte, difficile da governare se non da regole non scritte ma fortemente condivise che tutti sentono proprie in nome di uno scopo comune. Luca stesso, nel suo essere agricoltore, ambientalista (bellissimi i suoi riferimenti alla *Madre Terra*) e militante politico è solo uno dei tanti attori in quel movimento, ne rappresenta solo una delle tante anime in costante dialettica reciproca e con la dura realtà dell'occupazione militare.

Altri approcci sono testimoniati in una seconda parte con **Claudio Giorno** che del movimento racconta la genesi, con l'invettiva sanguigna del miglior **Giorgio Bocca**, con la lucida radicalità del **Collettivo Lavanda**. A tutto questo il curatore-editore affianca interventi estemporanei in una sorta di Appendice 'lunga' su argomenti tecnici (il legal team, **Angelo Tartaglia**, **Luca Pardi**), filosofici (per il No al Tav si scomoda persino **Kant**), costituzionali (**Giorgio Giannini**), svirgoli letterari (**Wu Ming**), nonché pura cronaca (**Elisa Zorio**), un pout pourri che potrà forse sconcertare il lettore 'esterno' ma che in realtà rende perfettamente l'idea della complessità, della stranezza, della ricchezza culturale di una comunità che sta trainando l'Italia 'altra' verso, speriamo, un futuro migliore e interessante.

Nella vera Appendice infine, c'è un vademecum fondamentale per chi non avesse mai visto l'apposito opuscolo: le *150 ragioni contro la Torino-Lione*, redatte da **Mario Cavagna**.

**Il libro non ha prezzo, è ad offerta libera ed i proventi vanno a Luca Abbà per aiutarlo a superare materialmente questa fase critica della vita. Si trova agli eventi No Tav o a richiesta su [www.luce-edizioni.it](http://www.luce-edizioni.it) . (F.S. 2.5.2012)**



territorio, per una equa e giusta distribuzione delle risorse, per evitare sprechi inutili che danneggiano in primis i meno abbienti per alla fine danneggiare tutta l'umanità, per garantire uno sviluppo sostenibile e un futuro sereno alle generazioni future, per impedire alle speculazioni finanziarie e alle mafie di continuare nell'opera di devastazione e distruzione che sta conducendo il sistema ecologico e naturale del nostro pianeta verso un punto di non ritorno.

Per garantire uno spazio di discussione tra chi ha l'onere di decidere e che deve subire poi queste decisioni.

Per affermare e conquistare il diritto di decidere e anche di lottare per una causa giusta.

Per chi crede che i movimenti di opposizione allo sfruttamento insensato e catastrofico del territorio a danno della salute siano la parte migliore di una società che civilmente guarda al proprio futuro, rendendosi attiva.

Per opporsi ad un sistema che sistematizza il massimo sfruttamento dell'uomo della natura e di tutto ciò che incontra con la solo motivo della espropriazione delle ricchezze, al solo fine di creare profitto.

Se sei d'accordo almeno in parte vai avanti a leggere, altrimenti chiudi pure.

Per comprendere la oramai ventennale questione della Val Susa molto è stato scritto, ma pensiamo valga la pena arricchirsi ulteriormente con un'opera monotematica prodotta da **"Medicina Democratica"** ( movimento di lotta per la salute ) che con la pubblicazione n°200 ha dedicato ben 100 pagine tra commenti studi e pubblicazioni scientifiche all'argomento.

Buona lettura. La lotta è vita, viva la lotta.



**ED ORA SPAZIO ALLE..  
LETTURE NEGATIVE**

**Continua la fuga verso mondi lontanissimi da parte del sindacato confederale sempre più aggrappato sullo scoglio della concertazione a tutti i costi**

**Con la testa Altrove...**

Una bella copertina con un bel paesaggio, e via la fantasia vola verso quei posti tanto agognati che ci fanno fantasticare e rendere le nostre faticose giornate afflitte da problemi e soprasi di ogni genere meno pesanti. Questo è quello che cerchiamo in una bella rivista in un catalogo di viaggi, in un libro o un fumetto.

## MEDICINA DEMOCRATICA 200

Numero della rivista dedicato alla Val Susa.

**La valle e di tutti. Difendiamola. Difendiamoci.** Per la giustizia sociale, per garantire la libertà degli individui e delle popolazioni a decidere del proprio futuro, per la difesa la salvaguardia la valorizzazione e la conservazione del

Questo è invece quello che sempre più spesso ci propongono le patinatissime riviste di organizzazioni sindacali che hanno comunque una storia alle loro spalle.

Non scendiamo nei contenuti, che ci sono sicuramente, ma che sono in linea con una visione del sindacato distante dai lavoratori.

In opposizione a questa impostazione si sta in vari modi (e la nostra rivista ne è una piccola parte) invece cercando di ricostruire tra i lavoratori uno strumento di discussione e dibattito alternativo a questa logica della concertazione a tutti i costi.

Un porsi in maniera alternativa al pensiero dominante, dominato in realtà dalla logica del profitto e dello sfruttamento sempre più intenso e brutale della forza lavoro. Il viaggio diventa così occasione per scoprire fin dove le differenze diventano vicinanza e fin dove le distanze non sono che barriere per separare i saperi e le conoscenze. Ecco perché alcuni redattori di questo giornale proprio in Messico qualche anno fa sono andati a cercare gli eredi di Trotsky, e preso contatto con il sindacato dei ferrovieri Messicani (vedasi pubblicazioni in copertina), e invece il periodico che abbiamo in foto ci mostra spiagge mare e uccelli ...

Ben altro invece ci si dovrebbe aspettare da organizzazioni sindacali che contano milioni di tesserati, strutture, lavoratori che in posizione di distacco sindacale dovrebbero impostare una linea sindacale coerente con gli interessi dei lavoratori e a cui di certo non mancano né le risorse economiche quelle umane e organizzative.

L'esigenza di avere uno strumento di informazione di dibattito di confronto tra i lavoratori che sia libero e autonomo è di fondamentale importanza per accrescere la consapevolezza reale dei processi sociali e politici.

Quello che di cui invece faremmo volentieri a meno sono le posizioni subalterne alle esigenze delle organizzazioni padronali, che mistificano i reali rapporti tra le classi sociali, ( con differenze sempre più accentuate tra ricchi e poveri), in relazione ad una crisi economica scatenata dalle speculazioni finanziarie ma che è pagata solo dalle classi lavoratrici.

Questa linea di sudditanza impedisce e mistifica la reale comprensione della società, divide i lavoratori anche non per ultimo con lo strumento della corruzione, strumento usato dal potere per dividere e mantenere il controllo sulle masse.

Da circa un ventennio, le organizzazioni sindacali tramite accordi politici, hanno istituzionalizzato il proprio ruolo, modificandosi sempre più in agenzia di servizi. Il baratto da un ruolo di difesa degli interessi dei lavoratori a erogatore

di servizi (fiscali, agevolazioni, pensioni, assunzioni, ecc ) è avvenuto a scapito dei lavoratori che non hanno più organizzazioni che li tutelino realmente. Di conseguenza si sono scaricate sulle spalle dei lavoratori riforme peggiorative avvenute con la complicità e a volte con silenzioso assenso.

Ricordiamo brevemente: la cancellazione della scala mobile con al suo un meccanismo di recupero sul dato programmato, le varie riforme sulle pensioni (quella del 1995 concordata ), la legge di autoregolamentazione sugli scioperi del 1990, che in realtà imbavaglia il diritto di sciopero, e per ultimo la riforma sull'articolo 18 dello statuto dei lavoratori, passata con un quasi totale silenzio rotto da qualche sciopericchio proclamato a livello provinciale. La mancata rivendicazione di un ruolo preciso nell'ambito dei rapporti sociali in Italia da parte di questo sindacato che è subalterno e consociativo, mantiene la classe operaia succube di interessi della grande e della piccola borghesia, troppo impegnata a realizzare profitti e addendi sulle spalle dei lavoratori, delle loro condizioni di vita del loro futuro. L'Italia per questo è scesa negli ultimi posti delle classifiche internazionali in quanto a sicurezza del lavoro, diritti e giustizia civile, garanzia del reddito e tutele economiche. L'Italia invece premezza

tra i paesi con la maggiore evasione fiscale dove la fanno da padrone sempre più corruzione e illegalità.

Questi due aspetti non sono slegati, ma sono le due facce della stessa medaglia. Il sindacato in questo ha una responsabilità enorme. Questo sindacato pompiere e col freno a mano sempre tirato stupisce a volte anche le organizzazioni padronali tanto è efficiente a contenere le pulsioni rivendicative della base dei lavoratori.

Quello che serve invece ai lavoratori e alla classe operaia nel suo complicato essere e divenire classe sociale sempre più presente numericamente a livello mondiale, è un profondo lavoro di acquisizione di consapevolezza, di studio ed analisi, di crescita e maturazione. La direzione e l'indirizzo di questo importante e irrinunciabile ruolo non crediamo sia compito di chi con la testa è, altrove.

**No stop  
Pubblicazione filit  
lombardia**

*Se volete reperirne  
copia non  
chiedetela a noi*



## NOVITA': ABBIAMO LA BIRRA!



**E' IN ARRIVO CUBEERAIL LA BIRRA DEL MACCHINISTA ! Per ora gustatevi la magnifica etichetta opera del Cipo Cogliati. ARTIGIANALE, CRUDA, AROMATICA... A PRESTOOOOOOOOOOO**



# Il pesce spada

Il 12 giugno 1923 Vincenzo Gatto, cognato del macchinista del DL di Reggio Calabria Luigi Federico, viene avvicinato dal fuochista Salvatore Punturieri, dello stesso DL.

Il Punturieri è quello che si definirebbe un "fascistone", ma soprattutto è uno che deve godere di coperture davvero importanti. Negli anni precedenti si è messo in mostra, e non certo in positivo. Nello sciopero delle Tre Venezie dell'aprile 1921 (il più lungo della storia) il Punturieri era uno degli 11 (undici!) crumiri in tutto, mandati da fuori compartimento. Il Punturieri Salvatore si trovava in Alto Adige assieme a suo fratello, capodeposito a Bolzano, che però era regolarmente scioperante. Ovviamente doveva distinguersi, e lo fece nel migliore dei modi: il 20 maggio si rifiutò di partire da Merano con uno dei pochissimi treni circolanti; perché? In vettura aveva riconosciuto, tra i passeggeri, uno scioperante!!!

Altro capolavoro lo fece nel maggio 1923, quando la sua imperizia aveva causato un incidente al Porto di Reggio Calabria nel corso di una manovra; i giornali (fascisti), nell'occasione, per scagionarlo erano arrivati a dare la colpa al... regolatore della locomotiva 893 (appartenente al Gruppo 835 con regolatore Zara) che non aveva obbedito (!) alle operazioni del Punturieri; come se non bastasse, nel frattempo costui era stato promosso a macchinista senza esami e "di motu proprio", senza nemmeno il famigerato "rito d'urgenza"!!!

Un caso più unico che raro.

Una serie di pensieri sta ronzando nella testa di Vincenzo: cosa vorrà mai da lui Punturieri? Tante domande ma tutte senza risposta. Punturieri non perde tempo: dice di avere comunicazioni gravi per Luigi che lo riguardano direttamente.

Come noto, tra il 1923 ed il 1924 vengono effettuati licenziamenti di massa dei ferrovieri, soprattutto macchinisti, con la formula infamante di "scarso rendimento"; dietro quella motivazione ufficiale vengono colpiti in realtà oppositori politici del fascismo.

Punturieri s'incontra con Luigi e sostiene di aver visionato l'elenco dei licenziandi, in cui c'è, tra gli altri, proprio il suo nome. Per Luigi è un durissimo colpo: sa bene di aver partecipato ad uno sciopero, ed ora è più che mai preoccupato e giustamente si dispera.

Ma Punturieri lo rassicura: "nessun problema, ti ho cercato perché voglio aiutarti. Metterò in campo tutte le mie conoscenze, che sono tante e di altissimo livello". Punturieri espone il suo progetto: partirà subito per Roma, dove perorerà la causa del macchinista Federico Luigi direttamente presso l'onorevole Edoardo Torre in persona, il Commissario straordinario alle Ferrovie che sta compilando le liste dei licenziati.

"Tranquillo - dice Punturieri - di Torre sono fiduciario oltre che amico.

Luigi intravede una speranza e vi si aggrappa, chiedendo a Punturieri cosa debba fare; Punturieri gli risponde che non può partire a mani vuote: che Luigi gli procuri subito 500 lire, due kg di pesce spada, un salame capocollo, settanta arance e sei bottiglie di vino. Tutto questo ben di dio servirà a Punturieri per

far radiare il nome di Federico dalla lista dei licenziandi.

Luigi si mette subito in moto e accumula in breve tempo quanto richiestogli; manda addirittura un facchino a consegnare il tutto al Punturieri alla stazione di Reggio Calabria Centrale la sera del 17 giugno.

Il Punturieri prende in consegna il pacco e parte per Roma. Il giorno dopo telegrafa a Luigi: "nave salva da tempesta". Due giorni dopo è di ritorno, si vede con Luigi e lo tranquillizza: i commendatori Chiarini e Liverani hanno gustato assai il pesce spada, che però... non basta.

Punturieri deve completare la missione affrontando un nuovo viaggio per Roma: servono altre 200 lire ma soprattutto altri due kg di pesce spada, al che il trepidante Luigi si precipita dai pescatori per procurarseli, e dei migliori.

Quando ritorna per la seconda volta Punturieri assicura Luigi di aver fatto tutto ciò che serviva.

Passano quattro mesi: Federico Luigi riceve la lettera di licenziamento per "scarso rendimento".

Salta subito fuori la storia del pesce spada. Punturieri Salvatore, dopo un'inchiesta sbrigativa, viene espulso dal fascio, mantenendo però l'impiego.

A differenza del macchinista Federico Luigi, licenziato per scarso rendimento.

Giustizia fascista!

ALESSANDRO PELLEGATTA

## Le Bpm 51 svizzere sono amiantate



Da quattro mesi circola la notizia in Svizzera della scoperta di amianto sulle le carrozze Bpm 51.

Secondo funzionari sindacali le FFS hanno dato il via a controlli rigorosi, in quanto, come tale esempio dimostra, "l'amianto può nascondersi molto bene".

E da noi? Le Bpm 51 circolano anche sui nostri binari, e come noto ventotto carrozze Bpm 51 (vedi foto) vennero noleggiate dalle FNM nel 2006.

Vogliamo sapere se siano state monitorate, se le FFS abbiano reso noto il potenziale pericolo.

### INCIDENTE DI SASSARI 2009, GLI RLS CHIEDONO DI ESSERE PARTE CIVILE

Il 19 dicembre 2009 moriva il macchinista Giuseppe Solinas, dell'impianto di Sassari, schiacciato nella cabina di guida della Aln 668 - treno 8921 tra il banco ed il sedile 'ergonomico' dopo l'urto con un masso staccatosi dalla parete rocciosa al km 31 della tratta Sassari-Chilivani.

Il 6 luglio 2012 si è aperto il processo al Tribunale di Sassari, che vede imputati alcuni responsabili di Rfi e di Trenitalia.

Oltre a familiari, Orsa Sardegna e "ancora in marcia", che si sono costituiti parte civile per avere voce nel processo, anche gli RLS hanno chiesto la stessa costituzione, al fine di affermare la centralità del proprio ruolo, con riferimento particolare agli infortuni sul lavoro.

Al momento della chiamata della causa intorno alle ore 13, il PM annunciava con un certo imbarazzo che per "errore" non era stata effettuata la notifica di avviso come parte lesa all'INAIL, obbligatoria nei casi di infortunio, ai sensi del D.Lgs. 81/08. Tale dimenticanza ha costretto il giudice Spanu, a sospendere la seduta poiché sarebbe stata nulla per mancanza convocazione di una parte. La seduta slitta di conseguenza al 19 ottobre.

### Questo treno è diretto ad Auschwitz

Giovedì 3 maggio intorno alle 16, i viaggiatori del treno Namur-Bruxelles hanno avuto la sgradita sorpresa di sentire questo annuncio dall'alto-parlante del convoglio: «Bienvenue dans ce train à destination d'Auschwitz. Tous les Juifs sont priés de descendre à Buchenwald».

(Benvenuti su questo treno diretto ad Auschwitz. Tutti gli ebrei sono pregati di scendere a Buchenwald).

L'autore non è stato identificato.



Stato di Veracruz, Messico. La "Migra" (gli agenti di frontiera) fa scendere i clandestini da un treno merci di sostanze pericolose.

### FERRONEWS

telegiornale autogestito  
dei ferrovieri

Clicca su  
[www.latalpadimilano.it](http://www.latalpadimilano.it)

Finestra "ferro news" in home page  
e trovi tutte le edizioni

# SINTESI DELLE MODIFICHE CONTRATTUALI NORMATIVE

(art. 28 CCNL mobilità/area AF e art. 13 contratto FS)

MEC1= AGENTE SOLO MEC2= DOPPIO AGENTE MEC3= con PPT MEC4= AGENTE UNICO

EQUIPAGGI E PRESTAZIONI		AV	REGIO	PAX L.P.	MERCI
		SP1	SP2	SP3	SP4
		MEC1, MEC2	MEC1, MEC2, MEC4	MEC1, MEC2, MEC4	MEC2, MEC3, MEC4
MEC1, MEC3, MEC4	5-24	SI	SI	SI	SI
MEC1, MEC3, MEC4	0-5	SI	SI	SI	SI
MEC1, MEC3, MEC4	PRESTAZ 5-24	8.30 A B	8.30 A C	10 A	8.30 A
MEC1, MEC3, MEC4	PRESTAZ 0-5	7	7	7	7 d
MEC2	PRESTAZ 5-24	10 A	10 A	10 A	10 A E
MEC2	PRESTAZ 0-5	8	8	8	8

A = fino alle ore 1.00

C = elevabile a 10h una volta/sestina, turni di zona e impianti associati

E = elevabile a 11h a livello aziendale

B = elevabile a 10h con accordo aziendale

D = elevabile a 8h nelle fasce 0-1 e 4-5

NOTTI	settimana	2	2	2A	2B
	mese	11	11	11	12
	anno	79	79	79	79
	ore	350	320	360	390

A = elevabile con accordo aziendale a 3 se non consecutiva e se intacca per meno di un'ora la fascia 0-5

B = la terza non consecutiva e se intacca per meno di un'ora la fascia 0-5

RIP. GIORNALI	Dopo utilizzo in fascia 5-24	14 A	14 A B	14 A	16
	Dopo utilizzo in fascia 0-5	18	18	18	18 C

A = anche dopo servizi che terminano entro le ore 1.00 se concordato a livello aziendale

B = riducibile a 11h tra due servizi nella fascia 6-22 con accordo aziendale (fascia 5-24 in caso di ulteriore accordo aziendale)

C = 22h tra due servizi notturni e a seguito del secondo, riducibili a 18h se la seconda notte è seguita da RFR

RIPOSO SETTIMANALE	Ore annuali	3538 A	3538 A	3538 A	3538 A
	Durata minima	48 B	48 B	48 B	48 B
	Con sabato E domenica	12 di 60h	14 di 60h	12 di 60h	12 di 60h
	Con sabato O domenica	-	12 di 60h	"	"

A = riducibile a livello aziendale. In Trenitalia riduzione a 3276h (3420 per il trasporto regionale)

B = riducibile a 35h per 8 volte nell'anno solare con accordo aziendale (in Trenitalia solo per il trasporto regionale)

Riposo al 6° giorno, programmabile a livello aziendale tra il 4° ed il 7° giorno. Inizio servizio dopo le 6.00 se il servizio prima del riposo termina nel periodo 0-6

RFR	Numero settimana/mese	2/5	2/5	2/5	2/5
	Durata min fascia 0-5	7	7 A	7 A	7
	Durata min fascia 5-24	-	6 B	-	7 C
	Durata ass res	24 D	24	24 D	24 D
	Somma periodi di lavoro	17 E	16	17	16
	Durata max singola prestaz	9 F	8.30 F	9 F	8.30 G

A = riducibile a 6h se comprende 4h nel periodo 0-5

B = servizi in fascia 5-24

C = possib. Concordare a livello aziendale rip diurno con servizio notturno di andata

E = elevabile a 18h con accordo aziendale

F = elevabili fino alla 1.00

D = elevabile a 30h con accordo aziendale

G = 9h con equipaggio MEC2

CONDOTTA		AV	REGIO	PAX L.P.	MERCI
		SP1	SP2	SP3	SP4
		MEC1, MEC2	MEC1, MEC2, MEC4	MEC1, MEC2, MEC4	MEC2, MEC3, MEC4
<b>Continuativa / effettiva</b>	MEC1	5.00/6.30 A	5.00/6.30	4.30 B/6.00 B	-
	MEC 2	6.00	5.30	6.00	-
	MEC3 a/r fascia 5-24 MEC4 a/r	-	-	-	5.30 B/6.30 B
	MEC4 e MEC3 a o r (MEC3 fascia 5-24)	-	-	-	5.30 B
	MEC3 a/r fascia 0-5	-	-	-	5.00 B/6.30 B
	MEC3 a o r fascia0-5	-	-	-	5.00 B/5.30 B

A = elevabile a 7h per servizi A/R con avccordo a livello di UP max 5 volte al mese  
 B = elevabile di 30' con accordo aziendale



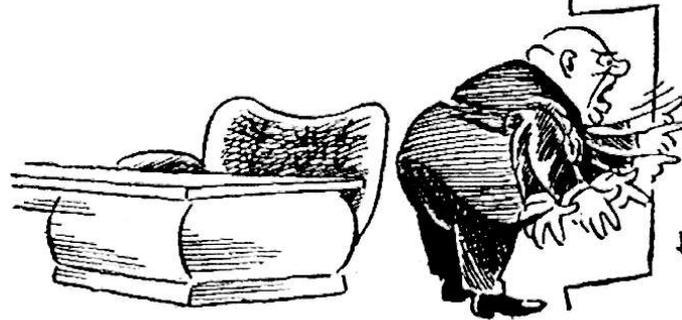
22 maggio 2012

*Trasloco di un palazzo a Zurigo. Sembra davvero il film Disney 'Up'. Ma in questo caso la casa con i palloncini è reale. A Zurigo è stato spostato di 60 metri un palazzo (quello della foto), un edificio storico del 1889 del peso di 6200 tonnellate nei pressi della stazione di Zurigo-Oerlikon. L'edificio che ospitava la direzione della Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) è stato spostato su binari da pompe idrauliche ad una velocità di 4 metri all'ora, per far posto a due binari della nuova linea della ferrovia. Il palazzo doveva essere abbattuto, ma la popolazione locale si è opposta e gli ingegneri svizzeri hanno trovato una soluzione alternativa, ovvero costruire nel suo piano interrato degli enormi binari dove farlo scivolare. I palloncini ovviamente non c'entrano nulla con l'operazione di trasferimento, ma hanno reso il tutto molto più suggestivo.*



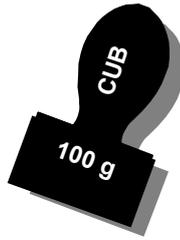
IL TENE **RO**LANDO... (da pagina 8)

...FA GIUSTIZIA DEI SOPRUSI...



# // CUBetto

Se è di ghiaccio te lo infili... si scioglie e fa solo bene;  
se è di porfido, lo tiri e fa solo male;  
se gira, è l'indicatore di deviatoio;  
se è questo giornale, spera di non finirci scritto sopra, ne uscirai a pezzi.



## FRECCIABBIANCASTORY

### LA RISERVA DEL CORTUCCIO

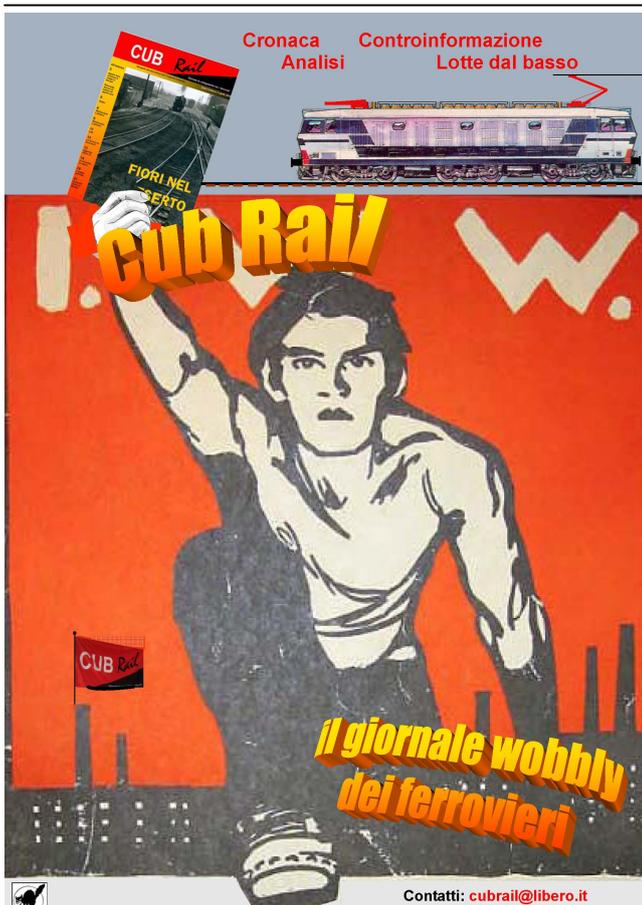
Di riserva era il Cortuccio  
A Bologna l'han spedito  
In vettura di gran fretta  
Debea far con tanto cruccio  
L'apriorte con un dito  
Al signor mastroguzzetta.

### UNA VITA DA MESIANO

Una vita da Mesiano  
Che nel campo fa il mediano  
Transitato da Misano  
Mentre il base sta a Musiano  
E col Maso in aeroplano  
Sul deserto messicano.



Foto sopra  
Comandare la classifica del GP kart cubrail può davvero fare strani effetti...



## da ANCORA IN MARCIA, specialità comunicati coi buchi

"Noi sosterremo tutte (sic) le iniziative dei Macchinisti Uniti, del Personale Viaggiante dell'Orsa, dell'USB e di quanti altri si opporranno alla firma di questo scellerato accordo".

Questo il finale del comunicato di ancora in marcia dell'11 luglio 2012, visibile sul loro sito.

Sulla compattezza globale dei MU nell'opporre all'accordo nutriamo pochi dubbi, ma staremo a vedere; sul PV Orsa ne nutriamo molti. In compenso abbiamo individuato chi intendano quelli di in marcia per "quanti altri". Nell'ordine: Associazione dei coltivatori di bachi da seta, Organizzazione filatelica dell'Alto Monferrato, Circolo velistico del Trasimeno, Numismatica imolese e via di seguito.

Come dite? Manca una sigla sindacale di base?

Vi sbagliate di grosso. E' al 134° posto del gruppo "quanti altri", e tallona gli "Ornitologi Uniti" del Trevisano. Come avete potuto pensare che l'estensore del comunicato, per nulla animato da intenti settari, si fosse dimenticato di noi?

Come dite? E' avvenuto sistematicamente sino ad ora? Caspita, non ce eravamo accorti, che sbadati...

### QUELLI DEL 134° POSTO, BATTAGLIONE QUANTIALTRI

...e fu così che l'impareggiabile Gianluca, redattore di ancora in marcia, che poveretto non ne sapeva nulla, si precipitò a tappare il buco, e la Cub si trovò nientemeno che al 3° posto (E il Circolo velistico del Trasimeno non ce lo perdonerà mai).

**È L'ORA !**

**SOSTIENI LA CASSA DI  
SOLIDARIETÀ TRA I  
FERROVIERI**

Conto Corrente postale n.71092852  
intestato a Crociati Marco  
Sede: via Firenze, 50 – 00043 –  
Ciampino

e-mail: [marcocrociati@interfree.it](mailto:marcocrociati@interfree.it)  
internet: <http://www.casofs.org>

*La cassa è impegnata nell'appoggio ai ferrovieri colpiti dalla repressione aziendale. Versa il tuo contributo (da 5 euro mensili); puoi farlo direttamente sul CCP oppure contattando i redattori di Cub Rail*

*La Cassa sta supportando le spese legali per i ricorsi ai licenziamenti De Angelis, Giuliani, Antonini, Citi, Bettocchi.*

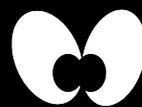


**1909...**

**Ancona.**

**Del dormitorio.**

È davvero da credersi che tal nome gli sia stato dato per ironia; chi vi si reca infatti per dormire è costretto a convincersi che la funzione che deve fare è la opposta. Ecco poche parole per descrivere l'ambiente: Un grande stanzone a piano terra, sudicio e pestilenziale (figurarsi che una porta lo congiunge direttamente al *Water Closett* del deposito), che l'acqua però non la vede mai; in un angolo alcune brande rotte, accavallate, le brande poi destinate al personale che deve riposare sono contorte in modo che si deve continuamente fare della ginnastica per mantenersi in equilibrio, non appena la stanchezza vi vince eccovi bruscamente svegliati da un urto che ricevete in uno dei fianchi andando a battere su uno dei ferri che fiancheggiano la rete metallica. Sarebbe ora che i nostri signori dirigenti si decidessero una buona volta a porre riparo a tale sconcio; e far sì che coloro che han compiuto un'abbastanza gravoso servizio trovino nel dormitorio il meritato riposo. Ma come al solito, si farà orecchie da mercante? È quel che vedremo.



**AL CENTIMETRO**



**Foto di un pomeriggio di metà maggio** [inviatoci dal Fotomax]

**Binario 11 di Milano Centrale. Certo che se il frecciabianchista aspettava ancora mezzo secondo per frenare il treno in lenta discesa, avremmo avuto un altro musetto rotto. E i sanzionatori all'opera!**



# CUBacheca

## ABBONAMENTI A CUB RAIL (6 numeri)

**12 EURO** comprese spese di spedizione ed eventuali opuscoli  
(per gli iscritti CUB 5 euro/anno)

### Modalità di abbonamento

rivolgendoti agli attivisti negli impianti  
recandoti in Posta e facendo una ricarica Postpay n. 4023 6005 8022 0087  
intestata a Eustachio Iacovone (costo aggiuntivo di 1 euro);  
successivamente manda una mail a [cubrail@libero.it](mailto:cubrail@libero.it) avvisando  
dell'avvenuto versamento e comunicandoci l'indirizzo cui spedire il  
giornale (NON SCORDARE QUESTO PASSAGGIO, SERVE PER  
IDENTIFICARTI !)

### Modalità di recapito del giornale

macchinisti e personale di bordo impianti di Brescia, Gallarate, Milano,  
Varese: consegna nelle caselle negli impianti  
Altri abbonati: spedizione (salvo diverso accordo)

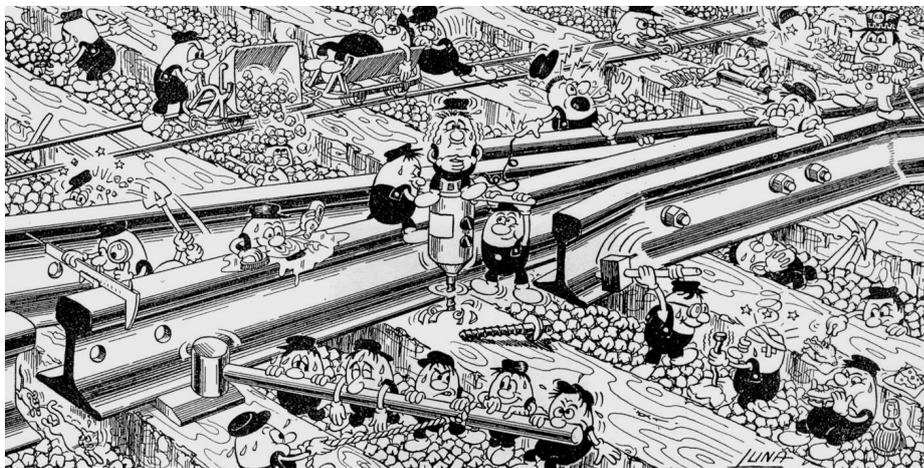
DIVENTA RESPONSABILE DI IMPIANTO/ZONA CUB RAIL  
Contattaci: [cubrail@libero.it](mailto:cubrail@libero.it)

## Cerco

da appassionato di ferrovie materiale ferroviario cartaceo (regolamenti,  
istruzioni, ecc.), oggettistica varia (spille ecc.), divise, ecc. che vadano ad  
arricchire il mio piccolo archivio. Se qualcuno di voi avesse del materiale e fosse  
intenzionato a gettarlo, mi contatti per un eventuale ritiro. Grazie

Pederzoli Samuele Marco di Rovereto (Tn)

contatti: [pederzoli.samuele@alice.it](mailto:pederzoli.samuele@alice.it) 334/6931515 possibilmente ore serali



Il giornale in  
trasparenza  
**ABBONATI**  
AL 11.7.2012

### TRENITALIA e RFI

Milano itp	81
Genova itp	15
Firenze	12
Ragusa	6
Roma	5
Genova	4
Gallarate	3
Livorno	3
Trieste itr	3
Novara	3
Torino	3
Bussoleno	2
Genova	2
Treviso	2
Verona	2
Ancona	1
Bari	1
Bologna	1
Brescia	1
Caserta	1
Catania	1
Chivasso	1
Cremona	1
Lucca	1
Milano appalti	1
Milano itc	1
Rapallo	1
Reggio C	1
Sassari	1
Venezia	1

### TRENORD

Milano	19
Brescia	10
Gallarate	8
Lecco	6
Bergamo	2
Varese	2
Cremona	1
Laveno	1
Pavia	1
Sondrio	1
Voghera	1

### DB SCHENKER

Gallarate/Luino 3

Non ferr./pens.	12
Biblioteche	1
Associazioni	1

# LOTTA CON NOI

Ogni due mesi un giornale di lotta dei ferrovieri, fatto dal basso.

Analisi, organizzazione, storia della categoria, collegamenti, prospettive, lotta senza fregua contro i sindacati concertativi.

Completamente autofinanziato, 100% wobbly.

Siano al 4° anno d'uscita ed al 300° abbonamento.

Aspettiamo il tuo, ed il tuo contributo.

6 numeri, 12 euro. Come?

Scrivici: [cubrail@libero.it](mailto:cubrail@libero.it)

WOBBLY



**CUB** *Rail*



PRODOTTO INDICATO CONTRO LA DEGENERAZIONE  
SINDACAL— CONCERTATIVA  
L'USO ECCESSIVO E PROLUNGATO E' CONSIGLIATO