



Cronache (croniche) ferroviarie



IN BREVE

1

CHI SIAMO

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferrovia di USB, Unione Sindacale di Base. Nasce con lo scopo di dare voce a tutti quei lavoratori che non appartengono o non si riconoscono nei sindacati concertativi.

2

D & R

Se avete dei quesiti, o se volete segnalarci qualcosa, scriveteci all'indirizzo di posta elettronica: cronacheferroviarie@usb.it

3

REDAZIONE

La redazione è composta da lavoratori e attivisti che condividono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi, attraverso questo utile strumento messo a disposizione da USB Settore Ferrovia.

4

EMAIL

La newsletter viene spedita tramite una pratica mailing list, in modo da ottenere contemporaneamente una ampia e veloce diffusione.

Editoriale

Licenziamento per giusta causa

Il giorno 21 gennaio Sandro Giuliani, capotreno di Trenitalia che vive e lavora a Roma, riceve una lettera di licenziamento per giusta causa.

Come per altri precedenti licenziamenti, il motivo è quello della *compromissione del rapporto fiduciario*.

La colpa sarebbe quella di aver fatto poca "cassa" e di aver tenuto dei comportamenti "non previsti" dall'Azienda.

USB critica il comportamento aziendale che ha portato al licenziamento del CT Sandro Giuliani.

Esprime solidarietà al lavoratore e si dichiara disponibile a partecipare alle iniziative che l'assemblea di Roma Tiburtina vorrà mettere in atto a sostegno della vertenza.

Precisa che sul contenzioso riguardante il posto del capotreno e le modifiche attuate da Trenitalia all'equipaggio treno è impegnata in un contenzioso, anche legale, per sostenere i suoi iscritti.

Direttivo nazionale USB ferrovie

In questo numero:

Azienda

Sostenibilità2

Politica di sicurezza

Aiutaci a realizzare un nuovo record!2

FIAT

Viva l'Italia3

CCNL

Stato dell'arte4

Fondo bilaterale

Il fondo del Fondo6

TPL

USB non firma il Patto per il Trasporto Pubblico con la Regione Emilia-Romagna.....7

Storie

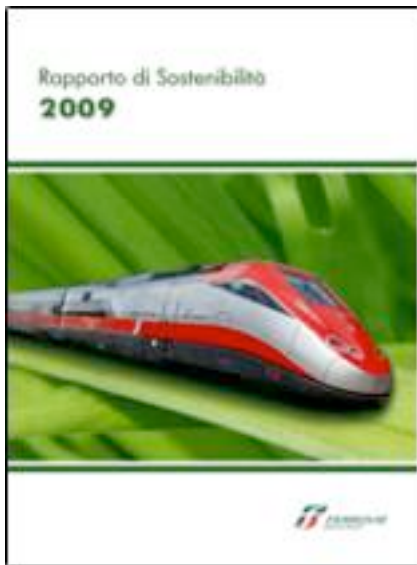
In memoria di Lorenzo Pinto (1957 - 2011).....7

Parentopoli

Le ricadute acide della parentopoli romana8

Azienda Sostenibilità

È stato recentemente divulgato dal Gruppo FS il *Rapporto di Sostenibilità 2009*. Per *sviluppo sostenibile* si intende il progresso tecnologico e industriale compatibile con la difesa dell'ambiente e con una equa distribuzione della ricchezza (cfr. Dizionario di Italiano).



In effetti il senso del documento, reperibile dal sito intranet *Linea Diretta*, è proprio quello di dare una parvenza di sostenibilità alla condotta industriale tenuta dal Gruppo. Purtroppo i fatti spesso non quagliano con le belle parole sciorinate nel testo.

Ad esempio un tema contenuto nel *Rapporto* è quello del risparmio energetico. Alcuni ricorderanno che nel 2009 venne perfino emanata una disposizione dell'amministratore delegato con la quale si ordinava di non abbattere al di sotto dei 24°C la temperatura degli uffici¹, proprio per poter lesinare sull'energia elettrica consumata.

Nella realtà assistiamo quotidianamente a sperperi energetici incredibili; monitor

pubblicitari che ipnotizzano i viaggiatori 24h su 24, locali climatizzati delle stazioni con ampie vetrate che creano una serra (spesso frutto anche di costosi restauri), nuovi tabeloni indicatori luminosi ai binari e negli atri, e interi convogli alimentati anche durante il periodo notturno (qualcuno ricorderà lo scandalo di Milano, quando i residenti protestarono animatamente contro Trenitalia per il rumore prodotto dai ventilatori dei Frecciarossa tenuti accesi tutta la notte).



Ma non basta, perché in esercizio oggi troviamo sempre più mezzi di trazione ad inverter, i quali hanno un rendimento energetico inferiore rispetto ai locomotori più datati. Inoltre lo sperpero dell'alta velocità si misura anche in consumi energetici di molto superiori rispetto i treni più lenti.

A conferma di ciò, anche nel *Rapporto di Sostenibilità 2009* viene riportato l'aumento dei consumi energetici da trazione elettrica².

Altra questione toccata dal *Rapporto* è quella della salvaguardia del territorio. *“La prevenzione e la mitigazione dei potenziali impatti, provocati sugli ecosistemi dalle opere infrastrutturali è fondamentale ai fini della tutela del territorio e dell'utilizzo razionale delle risorse”*, così recita il *Rapporto* nella frase che introduce questo argomento.

Peccato che i cantieri della TAV abbiano già distrutto ecosistemi in varie parti d'Italia (Mugello) e si accingono a distruggerne di altri (Val di Susa e Carso).



Un dato caratteristico che riguarda il Gruppo FS è che essenzialmente è una azienda di anziani³. Nel 2009 ben il 39% dei lavoratori aveva più di 30 anni di servizio (il 45% del totale con più di 50 anni d'età), mentre solamente il 18% ne aveva meno di 10.

Infine un accenno alla qualità del servizio. È il *Rapporto* stesso ad indicare come i reclami dei viaggiatori siano in aumento costante, dal 2007 al 2009; in particolar modo nel servizio offerto dalla Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale⁴.

Manuel Balbi

sinistra: copertina del *Rapporto di Sostenibilità 2009*

centro: treno Freccia Bianca abilitato durante il periodo notturno in una stazione in centro cittadino

sotto: monitor pubblicitari in una stazione

Politica di sicurezza Aiutaci a realizzare un nuovo record!

Lo slogan con il quale RFI intende sensibilizzare i propri dipendenti sulla sicurezza è proprio questo: *“Aiutaci a realizzare un nuovo record!”*, nel senso che l'Azienda ha l'in-

tenzione di mettere l'importante questione sul piano della competizione. Della serie: meno infortuni ci sono e più bravi siamo.

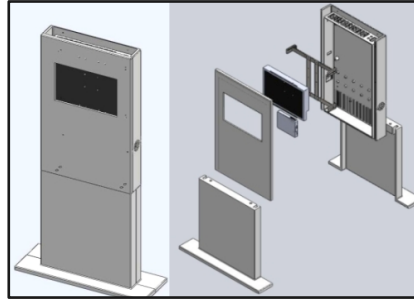
immagini di questa pagina tratte dal sito Linea Diretta



Come dire che la serietà con la quale si affronta questa problematica consiste nello stimolare una 'sana competizione' tra i vari impianti.

In pratica, RFI intende sperimentare un nuovo dispositivo informatico, denominato 'Totem', una sorta di espositore multimediale interattivo con il quale fornire le informazioni ai lavoratori circa le normative di sicurezza. Nelle intenzioni dichiarate dall'ing.

Pucci, responsabile *Sicurezza Lavoro e Ambiente* di RFI, vi sarebbe in pratica l'opportunità di somministrare la *formazione* e l'*informazione* previste dal D.Lgs. 81/2008 circa la salute e la sicurezza semplicemente utilizzando questi 'Totem' (v. figura sotto).



Ancora una volta si cerca di risparmiare sulla reale sicurezza, con operazioni di facciata che spesso ricevono persino il plauso di organismi di tutti i livelli.

Quotidianamente vediamo i lavoratori di RFI che operano in linea senza che vengano poste in essere tutte le dovute cautele e norme di protezione. Oggi la normativa è stata cannibalizzata di importanti previsioni, e ancora si parla di innalzamento dei livelli di sicurezza.

Oggi si parla di stimolare una 'sana competizione', come se il lavoratore fosse contento di procurarsi un infortunio sul lavoro! o peggio ancora, di non tornare più a casa. Ma voler stimolare una competizione di questo tipo potrebbe portare i lavoratori più deboli a nascondere un eventuale infortunio pur di soddisfare la volontà aziendale di ridurne il numero. Esattamente l'opposto di quello che si dovrebbe ottenere.

Bisogna inoltre considerare che è tra gli operai che lavorano lungo le linee ferroviarie che si registra il maggior nu-

mero di infortuni mortali del settore. Ma anche qui la risposta di RFI per limitare il numero di infortuni è stata illuminata: è bastato dare in appalto a ditte esterne le lavorazioni più pericolose, così la questione non riguarda più RFI.

Le statistiche sono così a favore delle scelte operate dal gestore dell'infrastruttura.

Manuel Balbi

APPROFONDIMENTO

La recente sentenza della Cassazione n. 34.771 del 27 settembre 2010, ha stabilito come non sia sufficiente la ragnatela delle disposizioni date con una pluralità di documenti messi a disposizione del lavoratore per veder assolto l'obbligo alla formazione. In particolare: "perché sia assolto l'obbligo di sicurezza previsto nelle citate norme è necessario che il lavoratore venga informato dei rischi specifici" e prosegue "deve indicare le conseguenze per la sicurezza e la salute che determinate modalità di lavoro possono comportare."

Dopo la chiusura dell'articolo sono arrivate in redazione le notizie della morte di *Antonino Micali*, 45 anni, operaio di RFI e di *Carmelo Costanzo*, dipendente della ditta *Ventura*. Il primo incidente è avvenuto nella mattinata del 17 gennaio nei pressi di Messina, mentre il secondo è avvenuto il 27 a Policoro, in provincia di Matera.

FIAT Viva l'Italia

È proprio il caso di dire "Viva l'Italia", dove tutto è dovuto e dove tutto viene dato ai più forti.

È il caso della FIAT, che dopo tutte le vicissitudini del passato e dopo aver succhiato il sangue degli italiani che hanno contribuito a far na-

scere una dinastia, dichiara di non aver mai ricevuto aiuti dallo Stato, e addirittura minaccia di spostare l'azienda all'estero, con l'avvallo di questo Stato inefficiente e che non interviene per frenare queste azioni ignobili da parte di chi ha pensato solo di sfruttare a proprio vantaggio tanti lavoratori.

A CONFRONTO

GRUPPO FS E FIAT

In questi ultimi mesi le vicende sindacali della FIAT hanno impegnato giustamente tutti i principali media nazionali.

Potere mediatico di una grande sigla sindacale.

Già, perché quando è stato il caso del Gruppo FS nessuno è venuto a conoscenza della reale drastica riduzione del personale (da 91.526 del '07 a 82.917 del '09 - fonte: *Rapporto di Sostenibilità 2009*). Nessuno è venuto a sapere del degrado e del sovraccarico delle condizioni di lavoro per chi è rimasto.

Tutto ciò nonostante a livello nazionale il Gruppo FS abbia una consistenza di personale decisamente superiore a FIAT. E nonostante il servizio reso sia di pubblica utilità.

Inoltre, mentre negli stabilimenti FIAT, il referendum è stato promosso, il Gruppo FS si è subito dichiarato contrario a tale procedura di partecipazione dei lavoratori (nota del DCRUO del 24 giugno 2010).

Questo è potuto accadere perché nel Gruppo FS chi aveva il compito di preservare i diritti e la dignità dei lavoratori non l'ha fatto, come invece sta accadendo in FIAT.

Certo che ci vuole una buona dose di coraggio a di faccia tosta per fare queste affermazioni. Considerando che:

- ➔ l'Alfa-Romeo a suo tempo fu regalata alla FIAT;
- ➔ l'apertura della FIAT a Melfi fu sovvenzionata dallo Stato;

- ➔ ci fu la chiusura della Lancia a Chiavasso in seguito all'apertura di Melfi;
- ➔ la cassa integrazione arrivava puntualmente in settembre, dopo aver fatto gli straordinari a luglio per riempire i parchi di autovetture;
- ➔ le fabbriche sono state aperte al sud per poter sfruttare i benefici economici erogati dallo Stato - vedi Termini Imerese che di fatto è già chiusa, Pomigliano d'Arco, etc.

Tutto questo per fare poi il solito ricatto di chiusura e licenziamenti per ottenere altre sovvenzioni. E questo non è ancora bastato.

L'esito positivo del referendum dovrebbe avere come risultato nuovi investimenti da parte dell'azienda; significa avere ancora altri aiuti da parte dello Stato.

L'intento ufficiale è quello di aumentare la produzione. Di fatto però, subito dopo il referendum, inizia la cassa integrazione e Pantalone paga!

È diminuita la vendita delle auto del 16% circa nell'ultimo anno, però si dichiara che si vuole produrre di più per vendere... ma non si sa' chi dovrebbe acquistare, visto che non è la produzione che manca, ma sono gli acquirenti.

Come Unione Sindacale di Base saremo sempre vicino ai lavoratori, chiunque essi siano. E siamo contro qualunque tipo di sfruttamento e di ricatto che chiunque utilizzi per i propri interessi - visto che i nostri governanti stanno a guardare, approvando anzi tutte queste nefandezze.

Le migliaia di auto blu dei nostri politici sono per la maggior parte di case automobilistiche straniere e costano centinaia di migliaia di euro. Perché per incrementare la produzione lo Stato non compera macchine della FIAT?

Ad esempio la 500 blu, visto l'uso che ne fanno. Infatti gli serve come taxi per accompagnare i figli a scuola o per fare la spesa...

Evviva l'Italia!

Nunzio Onofrio

CCNL

Stato dell'arte

In tutta evidenza dalla lettura del resoconto informativo (vedi riquadro "*Comunicato*") sembra confermarsi la predilezione della società verso l'apparato verticistico della struttura aziendale (resta da capire la direzione, verso il basso o verso l'alto, dell'omogeneizzazione del parametro retributivo nell'area quadri; io immaginerei la seconda), che, in quanto detentore delle facoltà di gestione, è quello che garantisce le più ampie possibilità di raggiungimento (sorvolando contratti, accordi e spesso leggi) di taluni obiettivi d'impresa e di utilizzo del personale anche nelle condizioni organizzative più disastrose tipo quelle attuali (carenza cronica di personale e di sicurezza, bassi stipendi, carenza e obsolescenza dei mezzi di lavoro, etc.).

A fronte di ciò si nota un'avversione nei confronti dei ferrovieri "di base" per i quali si propone l'eliminazione degli automatismi dei passaggi nei profili G, F, D, (che

vogliono l'accertamento professionale per passare, per esempio, da F2 a F1?!?), in paio con la riformulazione delle declaratorie, che in buona sostanza significa banalizzazione delle professionalità e sovraccarico di responsabilità tecniche (e giuridiche nei casi in cui si dovessero verificare incidenti o inconvenienti vari sul lavoro); altro che i riconoscimenti professionali che alcuni all'interno delle RSU chiedono oggi a fronte dell'introduzione di nuove tecnologie e delle carenze conclamate di profili professionali "Tecnico della Manutenzione" (questa volontà aziendale di correzione contrattuale però dimostra che le declaratorie attuali consentirebbero oggi di rivendicare inquadramenti superiori di fatto... che aspettiamo?).

Altro tema caldo per i ferrovieri è quello delle convergenze dei comparti nel CCNL Mobilità: operazione, fino ad un certo punto, non troppo scivolosa con il TPL (comunque attenzione perché nel TPL ci sono differenze di trattamento economico e normativo tra regione e regione e all'interno delle stesse regioni con società diverse), ma da pattinaggio su ghiaccio se ci si riferisce ai possibili parametri dettati dalla nuova società Le Nord - DRL di Trenitalia.

Trattandosi di formulazioni in sede di "ricognizione delle tematiche relative al rinnovo del CCNL di categoria Attività Ferroviarie nell'ambito del CCNL di settore della Mobilità", come riportato nel resoconto di cui sopra e non essendo ancora avviati i veri e propri incontri

COMUNICATO

IL TESTO CHE SEGUE È TRATTO DA UN'INFORMATIVA SINDACALE NAZIONALE SULL'ANDAMENTO DEL CONFRONTO PER IL RINNOVO DEL CONTRATTO DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE DI CONFLUENZA AL CCNL DELLA MOBILITÀ

Si è svolto presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti il terzo incontro tra Federtrasporto, Ancp, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Fast per la ricognizione delle tematiche relative al rinnovo del CCNL di categoria Attività Ferroviarie nell'ambito del CCNL di settore della Mobilità. Nell'occasione, che ha fatto seguito alle precedenti riunioni del 28 e del 29 dicembre, la delegazione datoriale ha sommariamente descritto alcuni primi elementi del proprio orientamento in tema di modifiche alla classificazione professionale da discutere in sede di rinnovo del CCNL di categoria. In sostanza, questi primi elementi sembrano schematicamente caratterizzarsi su tre aspetti: riduzione dagli attuali 8 a 7 dei parametri retributivi di inquadramento, collocando su un solo parametro l'intera Area Quadri; eliminazione degli automatismi tra parametri di inquadramento attualmente previsti per i livelli G, F e D; introduzione nella descrizione delle declaratorie professionali di formulazioni che consentano maggiori spazi di flessibilità di utilizzazioni e mansioni tra livelli professionali contigui. Il carattere ricognitivo di questa fase di incontri non ha consentito, come già avvenuto il 28 e 29 dicembre in tema di orario di lavoro, un approfondimento tale da poter esprimere una valutazione compiuta, né la delegazione sindacale ha formalizzato nel corso della riunione la propria proposta. In ogni caso, la delegazione sindacale ha evidenziato la necessità di sviluppare su questo tema, quando il negoziato per il rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie sarà effettivamente attivato, un confronto che tenga anche conto di soluzioni che predispongono successive convergenze con quelle che saranno ipotizzate, sullo stesso argomento, nella fase di rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale. Tale necessità, infatti, si pone sia nella prospettiva della progressiva unificazione dei due CCNL di categoria (il cui completamento, peraltro, già il Protocollo ministeriale del 14 maggio 2009 e i conseguenti testi contrattuali siglati il 30 settembre 2010 colloca oltre l'attuale vigenza ipotizzata per il nuovo CCNL della Mobilità), sia, ben più a breve scadenza, per la regolazione del processo di fusione societaria in atto in TLN (tra LeNord e il ramo di azienda rappresentato dalla Direzione Regionale Lombardia di Trenitalia) e che, in assenza di soluzioni rese disponibili dal CCNL, vede proprio nella classificazione professionale uno dei temi maggiormente critici per l'armonizzazione contrattuale necessaria per quell'azienda. D'altra parte, a conferma di questo specifico secondo aspetto, all'incontro odierno ha partecipato anche il Direttore del Personale di TLN. Per il proseguimento di questa fase ricognitiva le parti si sono aggiornate al 19 e 20 gennaio prossimi, ipotizzando quale oggetto delle riunioni la struttura della retribuzione. L'analoga fase di ricognizione riferita al CCNL Trasporto Pubblico Locale, avviata invece soltanto il 10 gennaio scorso (prima data utile resa disponibile da Asstra e Anav dopo la pausa natalizia), prosegue, come programmato in quell'occasione, i giorni 18 e 19 prossimi.

di trattativa per il rinnovo dei contratti di confluenza, c'è da auspicarsi che l'iniziativa sindacale si orienti al più fermo contrasto di tali "fantasie" padronali e che prima di procedere ad ulteriori passi verso la rivisitazione "in salsa ultraliberista" del contratto delle Attività Ferroviarie si avvii una vera ricognizione tra i ferrovieri per verificarne il consenso e recepirne le indi-

cazioni per la costruzione della linea di trattativa.

I tempi stringono e in questo frangente per i ferrovieri sarà necessario concentrare ogni energia per farsi capire al meglio dai loro rappresentanti sindacali, perché come noto: chi male inizia peggio finisce!

Stefano Pennacchiotti
membro RSU DTP Roma

Fondo bilaterale Il fondo del Fondo

Un nostro attento lettore ci ha ricordato che già nel 2007 un giornale pugliese aveva trattato del Fondo Bilaterale, e che nel 2008 c'era stata perfino un'interrogazione parlamentare in merito.

In quell'anno alcuni ex-ferrovieri, con una rabbia carica di ragione, riuscirono nell'intento di dare ribalta politica, tramite un'interrogazione parlamentare, ad un loro preciso intento, quello di vederci chiaro sui soldi versati sin dal 1998, come da accordo contrattuale, proprio in funzione di una futura attivazione di questo salvadanaio, pensato per tempo al fine di facilitare l'avvio alla quiescenza delle eccedenze di personale non riassorbibili, un adeguamento qualitativo alle professionalità, ed un sostegno all'occupazione ed al reddito del personale.

In pratica un vero e proprio ammortizzatore sociale fatto in casa e gestito direttamente con il contributo, più o meno spontaneo, dei lavoratori di categoria.

Allora perché quei lavoratori hanno inteso dare voce politica alle loro richieste?

Semplicemente per il fatto che sino al 2008, anno appunto dell'interrogazione parlamentare, il Fondo non era stato mai attivato, al contrario dei soldi che erano già stati spesi per tempo, per incentivare alcuni colleghi a lasciare il posto di lavoro, dietro un corposo compenso, avviandosi volontariamente verso la pensione.

In altri termini questo accantonamento è nato per uno

Interrogazione al ministro dei trasporti per quel Fondo mai attuato dalle Fs
Maxi raggiro a danno dei ferrovieri
Migliaia di pensioni penalizzate e lavoratori ingannati dall'azienda

**L'esodo incentivato di F.S.
arriva in Procura a Roma**
Coinvolti 150 lavoratori prepensionati foggiani

alcuni titoli de "L'Attacco" di Foggia sul precedente Fondo Bilaterale

scopo ma, cammin facendo, il comitato amministratore, designato dalle società e dalle OO.SS. che hanno stipulato l'accordo, tutti uniti da fini operativi congiunti, ha elargito delle somme non dovute secondo le finalità istitutive, e tutto senza dire nulla alla parte interessata, vale a dire coloro i quali continuavano a contribuire, senza per altro che qualcuno si peritasse almeno di compilare e ad esporre delle graduatorie, ovvero di formulare dei criteri per il conferimento di queste assegnazioni che altri colleghi, i beneficiari, si sono guardati bene dal rifiutare, mentre firmavano i verbali di conciliazione al fine di nulla a pretendere per il futuro, avendo, guarda caso, preso in quel momento presente.

Ma allora quali sono stati i criteri per queste attribuzioni non dovute?

Noi non li conosciamo, quello che, diversamente, sappiamo è che gli amministratori del patrimonio in og-

getto, con il solito tono tranquillizzante, prendono decisioni tramite delle delibere a maggioranza di 2/3, ed allora viene spontaneo chiedersi dove sono, se ci sono, le delibere scritte, matrici di queste remunerazioni contestate.

Non c'è, nondimeno, soltanto questo, poiché ravvediamo la necessità di scervere un altro enigma, non certamente secondario, che assilla, oggi, molti colleghi ancora colti da un dubbio avvolgente e pervadente.

Questi, non avendo la verità sullo stomaco, cercano di sapere la profondità della cassa, o per parlare in termini più semplici, non sanno quanto potrà reggere il deposito attuale in termini di assorbimento del personale inserito nel fondo, al netto degli emolumenti già elargiti con grande magnanimità sino ad un recente passato, e tutte le pubblicazioni aziendali e sindacali, nel merito, non fanno menzione alcuna, perpetuando, automaticamente, un in-

terrogativo sempre più assillante e ancor più ricorrente tra i possibili interessati.

In verità le entrate continuano ad esserci in costanza di tempo che passa, grazie a quanti restano in ferrovia a lavorare ed in virtù, anche, dei versamenti del gruppo delle società del gruppo che provvederanno anche ai contributi previdenziali, ma, nonostante tutto ciò, è possibile pensare a sostenere, senza cedimenti di emolumenti, un esodo epocale in un lasso di tempo ristretto, ovvero ci sarà la necessità di rivedere i parametri di tributo appena citati?

Nel momento che andiamo in stampa, in ogni caso, nell'intero parco uomini nazionale l'idea di aderire a questo auto-licenziamento non ha trovato adesioni altissime, e questo ci porta a valutare che le misure d'intervento condivise dall'azienda e dalle parti sociali saranno, gioco forza, ripensate in un futuro molto prossimo.

la Redazione

TPL USB non firma il Patto per il Trasporto Pubblico con la Regione Emilia-Romagna

È stato firmato in dicembre il Patto per il Trasporto Pubblico dell'Emilia Romagna. Mancano le firme della Confederazione USB, di USB Lavoro Privato, Uiltrasporti (la Uil invece lo ha firmato...) e delle associazioni degli utenti. Il Patto prevede l'aumento delle tariffe del 20% e tagli al servizio intorno al 5% (ridotti

al 5, ci hanno detto, ricorrendo al taglio di altre voci di spesa regionale).

Ad oggi ci viene confermato che anche se venisse approvato con il c.d. *Milleproroghe* il rientro di buona parte dei tagli, la Regione userebbe i soldi che rientrano per rifinanziare le voci di spesa sudette. Quindi rimarranno comunque confermati i contenuti e i tagli del Patto.

L'azienda bolognese rassicura che non ci saranno esuberanti, ma ha bloccato le assunzioni ed ha già cominciato a ricorrere a forzature verso i Sindacati per 'coprire' le carenze di organico, nonché a dare in appalto alcuni servizi per 'mancanza di personale'.

Ci dicono inoltre che verranno meno, oltre ai 5,6 mln della Regione, ulteriori 2/3 mln finanziati dai Comuni, con esplicita richiesta alle OO.SS. di comprendere la situazione e 'accettarne' le conseguenze, pena la crisi dell'azienda.

La possibilità che i rincari delle tariffe tardino ad essere approvati dagli enti locali è infine per ATC ragione ovvia che porterebbe a ulteriori drastici tagli alle linee.

Ogni atteggiamento sindacale di dissenso è già stato bollato come irresponsabile.

ATC Bologna ha acquisito di recente anche il servizio di Ferrara. Stamattina il Presidente ATC ha fatto dire in un incontro ufficiale che, se a Ferrara i sindacati si mettesero di traverso sulle conseguenze dei tagli per il personale, ATC come è venuta a Ferrara può anche andarsene altrove... (Marchionne se ne sarebbe andato in Canada, e

sta facendo scuola, ovviamente).

Rispetto ad altre situazioni il taglio al servizio di ATC di 'solo' il 5% e 'solo' 8 milioni di finanziamento in meno possono apparire modesti, ma anche qui li faranno pagare tutti ai lavoratori e ai cittadini, magari messi gli uni contro gli altri.

Gianni Cremonini

Storie

In memoria di Lorenzo Pinto (1957 - 2011)

Ricordiamo con questa breve nota il macchinista del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo morto il 1° gennaio 2011.



Per molti di noi era stato compagno di strada e mente lucida negli anni migliori del CoMU oltre a essere riferimento, a livello nazionale, per l'attività svolta con il Comitato dei familiari delle Vittime della strage di Piazza della Loggia a Brescia nel 1975.

Con gli anni, come per molti di noi, le strade si erano differenziate ma rimaneva sempre il rispetto per la sua intelligenza e analisi critica anche se spesso i punti di vista diversificavano le scelte e

le prese di posizione di Lorenzo con alcuni dei suoi compagni di strada iniziali. La discussione e l'analisi era sempre fonte di riflessione quando a intervenire era Lorenzo. Molto spesso le sue parole, anche quando diverse da quelle di altri macchinisti, lasciavano sempre una traccia.

L'ultimo insegnamento di Lorenzo lo dobbiamo rintracciare nelle sue ultime ore: una sorta di lettura al contrario della sua morte avvenuta nonostante alcuni segnali avessero creato allarme in Lorenzo ma, forse, da lui per primo sottovalutati.

Cosa dobbiamo apprendere allora dagli ultimi giorni di Lorenzo?

La capacità e la consapevolezza che dobbiamo non trascurare e non ignorare i campanelli d'allarme che ci manda il nostro organismo.

Il dolore è un sintomo di malessere che serve a fermarci, a impedirci di compiere passi ulteriori e fatali che potrebbero compromettere la nostra salute. È questa la scuola che ci ha fatto il professore Vezio Ruggieri⁵, da quando ha cominciato a occuparsi del nostro lavoro in ferrovia.

E sempre dalle sue parole abbiamo avuto la descrizione scientifica dell'usura che il lavoro causa sui nostri corpi, sulla nostra psiche, sulla nostra vita sociale.

Nel ricordare Lorenzo, la sua capacità e la sua professionalità non possiamo dimenticare la sua attività svolta come macchinista a Freciarossa: di certo non un lavoro "comodo" e nemmeno "tranquillo".

Così come non era stata comoda e tranquilla tutta la sua vita segnata dalla morte del fratello nel 1975, a Brescia, in quella piazza della Loggia solo pochi mesi fa ricordata da Carlo Lucarelli in *Misteri d'Italia*. E non a caso aveva scelto Lorenzo per ascoltare la sua storia, il suo dolore e la sua rabbia, dopo quella strage senza colpevoli.

Roberto Testa

Parentopoli **Le ricadute acide della parentopoli romana**

Prendendo spunto da quanto pubblicato sul numero precedente di *Cronache ferroviarie* intendiamo relazionarvi circa gli effetti negativi di una vicenda che, in questi pochi giorni, si è allargata a dismisura, tanto da contribuire a determinare un rimpasto veloce, e forse neppure preventivato, dell'intera giunta capitolina, per contenere il calo di consensi politici.

Motivazioni politiche a parte, tuttavia, l'occasione è stata propizia per rivedere anche una questione non proprio secondaria.

Infatti il sindaco della città dei Cesari ha deciso di riprendersi l'Agenzia della Mobilità per riequilibrare il bilancio comunale, dopo che è stato intaccato il capitale del consenso, anche perché, visto l'interesse della Benemerita e della Guardia di Finanza circa le assunzioni allegre all'ATAC, all'Ama ed all'ACEA, si è pensato bene di mettere insieme i cocci per trovare un'unità di intenti atta

a supportate soprattutto un rendiconto che, adesso più che mai, deve stare in piedi da solo.

Pertanto, oggi, si vuole riunificare l'ATAC con l'Agenzia delle Mobilità, una struttura con un appetitoso cash flow grazie alle entrate certe e cospicue dei contratti attivi della pubblicità, che può contare anche sugli introiti degli ausiliari del traffico, noti a Roma per la penna facile, particolare ostativo all'affetto più sincero della cittadinanza.

Artefice benemerito di questo exploit dell'Agenzia della Mobilità è una vecchia conoscenza dei ferrovieri del trasporto regionale del Lazio e non solo, perché il dott. Sciarra ha portato lustro anche nel Veneto prima di chiudere il rapporto di collaborazione con Trenitalia, dopo una carriera luminosa, ed a Villa Patrizi e dintorni ancora ricordano la preparazione professionale ed il carattere mite e paterno di un manager dotato di modi e toni contenuti.

Inoltre, quando il manager di Cinecittà ha preso la decisione irrevocabile di una separazione consensuale dalle ferrovie, molti, nel gruppo, sono rimasti sinceramente dispiaciuti, e se qualcuno nutre dubbi nel merito può sempre domandare all'AD.

Adesso, quindi, toccherà anche ad un ferroviere tentare di risolvere le beghe di un'amministrazione pubblica in debito d'ossigeno e con la necessità impellente di dover accelerare i tempi di recupero di una credibilità pubblica svanita, mentre altri episodi di clientelismo, nel reclutamento del personale, sono

stati denunciati, contemporaneamente, in laguna, dal nostro rappresentante sindacale Antonini.

Il delegato dell'USB, appunto, ha dichiarato senza mezzi termini, in un'intervista al TG 2⁶, che ci sarebbero selezioni e graduatorie di assunzioni non del tutto trasparenti nella municipalizzata dei trasporti di Venezia e questo stato di cose avrebbe favorito, a detta del giornalista RAI, autore dell'intervista, i figli ed i parenti dei dirigenti della stessa azienda, nonché di alcuni sindacalisti, riuscendo ad alzare un vespaio tale da provocare l'immediata risposta piccata dell'amministratore dell'ACTV, il quale ha affermato l'assenza di assunzioni per chiamata diretta durante l'arco temporale del suo mandato, e dello stesso primo cittadino della Serenissima, più propenso a sottolineare la marginalità dell'evento, legato soltanto a dei casi limitati e tutti da verificare.

Tuttavia l'eminenza politica veneziana, per cercare di contenere il fatto in un ambito ristretto, dirimendo l'eventualità di maggiori sospetti, al fine anche di non generare un allarmismo politico incontrollato, ha deciso di fare una verifica, nel merito, su tutte le aziende a partecipazione comunale, e come segno di etica politica, di questi tempi, non è cosa da poco, sperando sempre in una mancanza di riscontri alla denuncia del nostro sindacalista, altrimenti...

Luigi Corini

¹ DdG n. 129/AD del 16 giugno 2009

² tabella a pag. 84 del *Rapporto*

³ pag. 66 del *Rapporto*

⁴ pagg. 51 e segg. del *Rapporto*

⁵ associato della Facoltà di Psicologia 1 presso l'*Università Sapienza* di Roma

⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=V9rQixssKo4>

POLIFUNZIONALE LA NUOVA FIGURA È STATA INTRODOTTA CON L'ACCORDO DEL 17/11/2010

Il *Tecnico operativo polifunzionale* è una nuova figura professionale, prevista dopo la stipula dell'accordo del 17 novembre 2010, con il quale si è creata una apposita declaratoria contrattuale - livello professionale E dell'art. 21 del CCNL 16/4/03.

I suoi compiti consistono nell'eseguire le operazioni di aggancio/sgancio locomotive, posizionamento e ritiro dei fanali di coda, prova freno, operazioni di manovra, di formazione treno e di verifica. Deve inoltre assicurare l'arresto e l'immobilizzo del treno in caso di emergenza.

In Lombardia i primi tecnici polifunzionali sono saliti in macchina dal 1° febbraio. In tutto saranno 28.

Hanno tutti fatto una scuola con prova pratica della durata di circa 15 minuti per ciascuno in tutto (cioè teoria + pratica = 15 minuti).

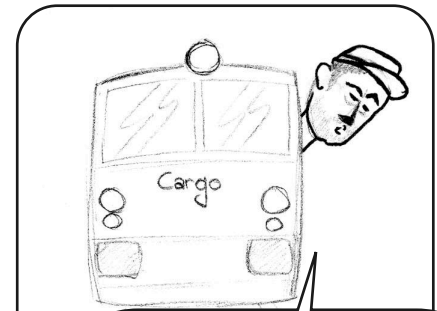
Al termine della prova hanno tutti firmato un foglio che in sostanza è un permesso per accedere alla cabina, che certifica l'abilitazione a immobilizzazione treno e frenatura di emergenza. Da Roma arriverà successivamente l'attestato vero e proprio, che comunque sarà valido dal 1° febbraio al 31 dicembre 2011.

Per ora i 28 viaggeranno in macchina su alcune tratte, tipo Gallarate-Milano e Domodossola-Novara, ma da terzo agente.

Dal 1° marzo partiranno invece dei turni definitivi, nei quali loro saranno l'agente che accompagna l'unico macchinista.

VIGNETTA FORMAZIONE DEI TECNICI POLIFUNZIONALI

di M. Balbi



Ma che fine hanno fatto tutti quanti? Io devo partire... Mancano prova freno, documenti...

Tranquillo! Siamo **formando** il Tecnico polifunzionale...



Si, così potrebbe bastare...

