

CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE) 2.0



Visita:
www.cronacheferroviarie.com
Scrivici a:
cronacheferroviarie@usb.it

Indice

Il patto e il sangue	2
Basta!.....	3
Sciopero Emilia Romagna.....	3
22-23 giugno	3
I lavoratori SACOM scioperano con USB.....	4
Appalti ferroviari	4
La cura greca per i lavoratori continua	5
Cruciferr	6
Recensioni	7
Pillole & News.....	8
Valdaora, frana sui binari: il treno si ferma appena in tempo	8
AV/AC in FVG	8
S'intravede il... Fondo?.....	8
Rogo di Tiburtina.....	8
Distribuzione dei Ticket Restaurant	8
Tassazione agevolata al 10%.....	8
Sentenza sul pacchetto di medicazione	8
In Germania droni per identificare i graffittari.....	8

Editoriale

A noi non ci ferma neanche un treno. E invece, a volte, è proprio un treno a fermarci. Così è successo a Francesco. Ciccio: così lo chiamavano gli amici.

Un manovratore. Una delle categorie che nella storia delle ferrovie ha pagato prezzi altissimi in termini di morti, incidenti gravi e gravissimi, invalidità e più in generale infortuni.

Nel grande sciopero dei ferrovieri del 1920 si parlava soprattutto di loro¹ per reclamare, per i manovratori e non solo, oltre alle 8 ore di lavoro il risarcimento danni agli infortunati anche in caso di colpa e il raddoppio dell'indennità di infortunio.

Da questo passaggio ritorniamo subito alla realtà e all'oggi per chiederci come abbiamo fatto a perdere il diritto a non lavorare più di 8 ore e a non infortunarci, o addirittura morire sui binari, come allora? A cosa sono serviti sacrificio e morte di tanti Francesco che ci hanno preceduto? Possibile che nel terzo millennio si muoia esattamente come cent'anni fa?

L'avvocato ha sostenuto, giustamente, che se fossero stati rispettati gli standard di sicurezza Francesco sarebbe ritornato a casa.

Appunto: perché non sono stati rispettati?

Perché lavoriamo più di 8 ore?

Chi vuole riportarci al tempo dei nostri avi?

Chi sta facendo fare un balzo nel passato ai lavoratori chiedendogli di pagare anche sulla propria pelle questa ignominia?

La Redazione

¹ «Il materiale a causa dell'incunab e degli eventi bellici si trova in pessime condizioni di manutenzione e i disastri ferroviari, insieme ai quotidiani infortuni sul lavoro anche mortali specialmente fra il personale di manovra, rappresentano una triste realtà» G. Sacchetti, Il sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925

IL PATTO E IL SANGUE

Il patto tra produttori è un patto di sangue: quello dei lavoratori

Un'ora di sciopero in Campania per la morte sul lavoro del ferroviere manovratore Francesco Zanella: bene, giusto; ...almeno meglio del silenzio assordante che ha accompagnato le decine di ferrovieri morti sul lavoro negli ultimi anni: nemmeno un'assemblea per Massimo Romano investito dal treno a Monterotondo (ex DCI Roma) nel 2006, per Anthony Forsithe investito dal treno a Torricola (ex DCI Roma) nel 2007, per Bruno Pasqualucci investito da un mezzo d'opera a Maccarese (DTP Roma) nel 2009, per Armando Iannetta investito dal treno a Piedimonte S. Germano (DTP Roma) nel 2009, e per tanti altri in tutta Italia morti sul lavoro in ferrovia: come Dario Miceli, lavoratore di NTV, investito presso la stazione Tiburtina (Roma) lo scorso aprile.

Fa rabbia leggere il comunicato dei sindacati firmatari di categoria per quest'ennesima morte sul lavoro in ferrovia; quegli stessi sindacati che da anni avallano le politiche di smantellamento del sistema produttivo nelle varie società del gruppo FSI, firmano accordi per la riduzione del riposo, per l'aumento dell'orario di lavoro, non battono ciglio sulla sparizione di migliaia di posti di lavoro, consentendo senza contrasto alcuno la cessione di attività ferroviarie alle imprese private, stendendo un velo d'omertà sopra il super sfruttamento praticato sui lavoratori da queste dipendenti. Se si chiede a un ferroviere qualsiasi cosa pensa dei sindacati firmatari la risposta sarà sempre e immancabilmente: il sindacato è scomparso! Nel quotidiano lavorativo dei ferrovieri è palese quest'assenza: se si vuole trovare qualche sindacalista si vada presso gli uffici della direzione aziendale dove si aggirano per chissà quale motivo o per firmare qualche nefando accordo per l'aumento dei carichi di lavoro. Il risultato è incertezza sulle regole contrattuali, aumento delle prestazioni notturne, degli straordinari, delle prestazioni lavorative settimanali: vogliamo allora parlare di sicurezza sul lavoro?

Chiunque si occupi di sicurezza sul lavoro sa bene che questa dipende principalmente dall'organizzazione del lavoro stesso: da come il lavoratore è posto in condizione di operare in un quadro di normative applicabili sempre e comunque, dai tempi di riposo che gli sono concessi, dal rispetto dei carichi di lavoro stabiliti in funzione della gravosità del lavoro, dal rispetto delle necessità di organico quantitative e qualitative, dalla funzionalità ed efficienza delle attrezzature, e dal controllo che i lavoratori possono operare su tutto ciò... se guidati da un sindacato attento alla tutela della loro salute piuttosto che a soddisfare le esigenze politico economiche di una classe diri-

gente che ha portato l'Italia allo sfascio.

Siamo in Italia, nella appena passata concezione del mondo postmoderno la settima potenza industriale del pianeta; stiamo parlando del gruppo FSI, le Ferrovie dello Stato, della più grande impresa per il trasporto pubblico del Paese (che dovrebbe garantire quel diritto costituzionale alla mobilità dei cittadini tanto sbandierato dai poteri quando i ferrovieri vogliono scioperare per i loro diritti e contro lo smantellamento della stessa impresa), un'impresa la cui funzione strategica non sfugge ai governanti delle vere potenze economiche europee.

Alcuni Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza dei ferrovieri hanno raccontato recentemente di aver sentito dire a un dirigente apicale di RFI, durante una riunione, che la sicurezza in ferrovia costa troppo: "...è tempo di cambiare sistema altrimenti si cede ulteriormente all'impresa privata...". Ecco cosa chiedono al sindacato i super pagati manager delle ferrovie: la licenza di cancellare dagli annali della storia, e senza proteste, anni e anni di lotte per la conquista di diritti dei ferrovieri. E, esautorando dal loro ruolo i Rappresentanti dei Lavoratori più combattivi e seri, le centrali sindacali a questo acconsentono.

Siamo in Italia dove alla fine di ogni anno contiamo più di mille morti sul lavoro e dove i sindacati invece che rovesciare il tavolo ragionano con il padronato su scandalose alleanze tra produttori in cui i lavoratori restano allo sgobbo fino a settant'anni con i figli disoccupati a casa.

Siamo in Italia dove ormai, tra governi di centro, di destra, di sinistra, tecnici e del presidente, il danno ai diritti dei lavoratori e al blocco di cittadinanza popolare è fatto!

Fanno rabbia le parole di cordoglio e di falsa denuncia di sindacalari e politicanti quando l'ennesimo lavoratore lascia la pelle sul posto di lavoro.

Fa rabbia pure l'apatia che ha colto i lavoratori stessi di fronte al palese attacco che stanno subendo ad opera di una miserabile compagine politico-economico-sindacale; ma questo è un altro discorso e riguarda il principale impegno per chiunque voglia ricominciare a fare pratica di nuovo e vero sindacato: anche nelle ferrovie.

la Redazione



Francesco Zanella

Maggio 2013

BASTA!

Ancora un morto sul lavoro in ferrovia!

Domenica 12 maggio è morto nella stazione di Napoli centrale Francesco Zanella manovratore di 54 anni schiacciato fra due vagoni mentre effettuava una manovra nella platea di lavaggio.

Assistiamo, ancora una volta, alle solite ipocrite lacrime di cocodrillo che non mettono in discussione le ragioni di questi omicidi ma che al contrario finiscono per attribuirli alla fatalità del caso.

Noi non ci stiamo!

Denunciamo come l'aumento di queste morti non casualmente coincida con:

➔L'arretramento dei diritti dei lavoratori in generale e l'aumento della precarietà;

➔L'avanzamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario che vede nella sicurezza un ostacolo: si è passati dalla sicurezza assoluta a quella probabilistica;

➔L'incremento della produttività, i tagli ai posti di lavoro, l'aumento dell'orario settimanale: la manovra è passata da 34 a 38 ore settimanali.

Con la firma del contratto i sindacati hanno salvaguardato i propri privilegi condannando i ferrovieri a lavorare di più, riposare poco e vivere meno.

La controriforma sulle pensioni ha portato anche per i settori dell'esercizio l'età pensionabile a 67 anni rendendo quasi irraggiungibile questo traguardo e il governo in carica preannuncia nuove stangate.

Difendere la sicurezza sui posti di lavoro vuol dire annullare tutti i fattori di rischio.

Bisogna arrivare al rinnovo degli RLS e delle RSU con un regolamento democratico basato sul principio una testa un voto e dove tutti i lavoratori siano elettori ed eleggibili.

***USB Lavoro Privato
Emilia Romagna***

SCIOPERO EMILIA ROMAGNA

Non è che l'inizio

Costruiamo assieme le prossime iniziative di lotta. Rafforziamo USB, il sindacato che serve ai lavoratori.

Noi capitreno e macchinisti della regionale aderendo allo sciopero del 11 di maggio abbiamo detto a chiare lettere che:

Siamo stanchi delle prepotenze aziendali che non ha alcuna considerazione e rispetto dei nostri diritti.

Non possiamo accettare di veder continuamente peggiorare il turno di lavoro con condizioni che non esitiamo a definire disumane. Come è inaccettabile la limitazione della nostra libertà personale causata dallo spostamento del riposo settimanale e dal continuo quanto colpevole ritardo con cui l'azienda consegna i turni di lavoro. Ad oggi nessuno di noi è in grado di poter organizzare la propria vita dopo l'8 giugno!

È ingiusto non veder riconosciuta l'atipicità e usura del lavoro svolto: lavorare con questi ritmi e tempi fino a 67 anni è umanamente impossibile!

Siamo stanchi di un sindacato complice nella distruzione della nostra vita. Sei sigle sindacali che hanno firmato sotto dittatura aziendale la svendita dei nostri diritti e che si apprestano, con la gara sul trasporto regionale, a dividere ulteriormente i ferrovieri e frantumare le ferrovie. Un sindacato ormai lontano dai luoghi di lavoro che non paga mai in prima persona per le porcate firmate. I ferrovieri che hanno scioperato hanno indicato chiaramente quale ruolo questi illusionisti possono ricoprire all'interno dell'azienda: tornare a lavorare nei rispettivi profili di appartenenza.

Non ci interessa partecipare alla guerra sulle percentuali di adesione, sappiamo che lo sciopero è andato bene, al di là di ogni più rosea previsione. Più di ogni altra considerazione contano gli sguardi che ci siamo scambiati in questi giorni che parlano di una dignità ritrovata e indicano allo stesso tempo il percorso da intraprendere.

Con lo sciopero del 11 di maggio abbiamo fissato un primo tassello nella pur difficile lotta per la conquista di migliori condizioni di lavoro. I capitreno e macchinisti della regionale assieme a tutti i ferrovieri vogliono conquistare con la lotta nuovi diritti utilizzando lo strumento di difesa collettivo: il sindacato dei lavoratori.

***USB Lavoro Privato
Emilia Romagna***

22-23 GIUGNO

Sciopero quantiqualitativo

L'adesione allo sciopero del 11 maggio da parte di capitreno e macchinisti della regionale Emilia Romagna ha evidenziato due aspetti:

L'opposizione del personale mobile al contratto che ha pesanti ricadute su questo settore penalizzato da un turno disumano e da un sistema pensionistico che non riconosce usura e atipicità del lavoro.

Allo stesso tempo ha spazzato via quel luogo comune, utilizzato strumentalmente dai sindacati complici per giustificare le porcate sottoscritte, che presenta i ferrovieri come una categoria ormai rassegnata.

In realtà rassegnati sono proprio i sindacalati perché quando a proclamare azioni di lotta sono organizzazioni sindacali credibili e su piattaforme condivise i ferrovieri sono disponibile alla lotta.

Queste considerazioni ci hanno spinto a proclamare un'ulteriore protesta, stavolta di 24 ore, dalle 21.00 del 22 alle 21.00 del 23 giugno.

Per farlo abbiamo dovuto misurarci con le strettoie imposte dalla legge anticsciopero 146/90 voluta anche dai sindacati complici per limitare il conflitto.

La necessità era quella di proclamare lo sciopero in tempi rapidi e per l'inizio del mese. Ad ostacolarci la tattica di un sindacato ormai in liquidazione fallimentare, l'OrSA, che dal 19 aprile continua a proclamare e sospendere scioperi, a cui nessun lavoratore aderirà, col preciso compito di occupare le caselle disponibili. Ormai non hanno più pudori nel mascherare i loro servizi nei confronti dell'azienda.

Nonostante tutto lo sciopero ci sarà e impegno di USB tutta sarà per un'adesione ampia e convinta.

USB Lavoro Privato
Emilia Romagna

I LAVORATORI SACOM SCIOPERANO CON USB

Grande risposta dei lavoratori SACOM addetti ai passaggi a livello dell'EAV, allo sciopero proclamato da USB il giorno 21 maggio.

Dopo mesi di lotte ed iniziative più o meno spontanee dei lavoratori interessati, lo sciopero è stato inevitabile per la rivendicazione del salario.

Quindi non aumenti economici, non migliorie lavorative, non richieste di mantenimento dei livelli di sicurezza sul lavoro, in Italia si sciopera per rivendicare il salario!

Questo è quello a cui hanno portato decine di anni di smantellamento di diritti e garanzie per la classe dei lavoratori, perdita di ore di lavoro per rivendicare il dovuto, spesso con diversi mesi di arretrati, mentre si pretende, attraverso leggi e normative, il rispetto della prestazione lavorativa, la non iniziativa "selvaggia" di rivendicazione dei salari, scioperi ingabbiati dentro la legge 146/90 che di fatto limita pesantemente la protesta.

Dall'altro lato si piange un'imprenditoria in difficoltà che fa impresa con danaro pubblico, (ricordiamo che EAV è di proprietà della Regione Campania e gli appalti vengono pagati con i soldi pubblici), imprenditoria che non eroga i salari se non dopo aver ricevuto il danaro dalla stazione appaltante, troppo comodo

così, qualsiasi cittadino potrebbe farlo!

Il sistema degli appalti e delle esternalizzazioni ha fallito in tutto il settore pubblico e dei servizi pubblici, le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti ma nonostante ciò si persevera nel continuare a percorrere questa strada, evidentemente il gioco fa gola a molti, dalle aziende pubbliche, alla politica, per finire ai sindacati collaborazionisti che spesso sono dietro le assunzioni del personale in queste micro ditte che gestiscono servizi ausiliari fondamentali per i servizi pubblici.

L'indotto TPL in Campania vive una sofferenza enorme, con perdita di posti di lavoro e decine di migliaia di ore di CIG erogate, con salari non erogati e contenziosi dovuti ai numerosi passaggi di cantiere, che ormai si avvicendano con ritmi quasi mensili per i mancati pagamenti delle stazioni appaltanti.

Intanto, nei piani di rientro dal debito di EAV, è stato messo nero su bianco che l'internalizzazione degli addetti ai P.L. porterebbe un notevole risparmio dei costi rispetto all'appalto corrente e non riusciamo a spiegarci perché non si procede a tale operazione.

USB continuerà ad affiancare nella lotta i lavoratori dell'indotto TPL e, se sarà il caso, per rivendicare salario e posti di lavoro certi, si proclameranno ulteriori azioni di sciopero, evidenziando, sin da adesso, che le ricadute sul servizio offerto all'utenza sono le dirette conseguenze della malagestione manageriale di EAV, di una classe politica regionale che per pochi decine di migliaia di euro non garantisce lo stipendio a tali lavoratori e di un'imprenditoria che in questo sistema di appalti ha trovato il suo "paese dei balocchi".

USB Lavoro Privato

APPALTI FERROVIARI

Da anni stiamo assistendo alla esternalizzazione di lavori svolti in passato dai ferrovieri. Questa operazione si è potuta attuare grazie alle dirigenze F.S. che negli anni hanno avuto come preoccupazione da una parte smantellare l'organico dei ferrovieri e dall'altra cedere attività in appalto ad amici imprenditori. L'obiettivo di questa operazione sono stati (e restano) i diritti sul lavoro conquistati negli anni dai ferrovieri; i lavoratori degli appalti sono di fatto più ricattabili: non godono della clausola sociale che garantisce al lavoratore il mantenimento del posto di lavoro al momento del passaggio da una azienda ad un'altra, appaiono come soci di cooperative ma di fatto sono dipendenti con meno diritti (la malattia retribuita dal 4° giorno, le ferie sono solo 15 giorni annui) e livelli salariali più bassi. Il settore degli appalti ferroviari è vasto e tante aziende non rispettano il C.C.N.L. delle attività ferroviarie appena rinnovato, e tra queste vi sono anche aziende protestate dalle banche. In alcune

aziende assistiamo al ritardo sistematico del pagamento degli stipendi, alla mancata erogazione dell'una tantum che i ferrovieri hanno preso ad ottobre del 2012, alla mancata consegna del vestiario da lavoro e dei dispositivi di protezione individuale, altre aziende non fanno fare le visite mediche. Molti dei locali usati come spogliatoi se fossero visitati dalle ASL verrebbero chiusi per scarse norme igieniche. Inoltre in molti impianti manca qualsiasi tipo di strutture che permetta ai lavoratori di svolgere le proprie mansioni in condizioni dignitose. Inutile dire che la sicurezza sui posti di lavoro è insufficiente, i bollettini parlano di una strage silenziosa visto come i mezzi di informazione trattano il tema (forse perché i morti sul lavoro non fanno più notizia). L'attacco ai lavoratori sopra descritto, è combinato dalla dirigenza ferroviaria con la complicità dei sindacati di categoria (TUTTI).

L'unica alternativa a questa situazione è ricostruire il conflitto sindacale azienda per azienda e i mezzi per riaprire questa partita ce li fornisce l'Unione Sindacale di Base.

Claudio

LA CURA GRECA PER I LAVORATORI CONTINUA

Dopo l'accordo CGIL, CISL, UIL e Confindustria del 28 giugno 2011

Il 24.04.2013 dopo l'accordo interconfederale del 28 giugno 2011 un nuovo patto sociale è stato sottoscritto tra «Sindacati» e «Confindustria», per dare attuazione all'accordo sulla produttività del 16 novembre 2012 (Cisl e Uil firmarono e la Cgil condizionò la firma a ulteriori «modifiche» al testo ossia quelle di oggi), al decreto e alla circolare del Ministero del Lavoro sulla detassazione del salario di produttività. Ogni ipotesi conflittuale contro il modello neocorporativo è ormai una cosa passata, adesso, tutto ruota intorno alla cosiddetta esigibilità degli accordi aziendali, non è un caso che nessuno parli più di articolo 8 del ministro Sacconi, dell'art. 18 e delle pensioni, con buona pace di chi, sull'art. 18, negava la sconfitta e si affidava ad un referendum scomparso nel nulla, anche la Fiom-CGIL la sola ancora a parlarne con la firma della CGIL (accordo della produttività) ormai sembrerebbe anacronistica e fatta rientrare nei ranghi di una struttura ormai unica CGIL-CIS-UIL. Tutti rientrati anche nell'ordine come dice il Segretario generale della Cisl, circa l'ipotesi di una revisione della riforma Fornero sul lavoro da parte del futuro governo.

«Se si dovesse rivedere qualcosa lo faranno i sindacati assieme agli imprenditori»...

Badate parla di «Sindacati» e non di lavoratori. Tutti dovranno sopportare le condizioni di lavoro peggiorative dopo un accordo territoriale ma solo chi avrà le condizioni (oggi < 40.000€ di reddito) usufruirà della detassazione e solo su quelle voci della retribuzione esplicitamente legate e conseguenti ad accordi orientati ad aumentare la redditività di impresa attraverso una riduzione dei costi, una maggiore flessibilità degli orari e della prestazione, una maggiore disponibilità a prestazioni aggiuntive alle normali ore contrattuali. Più che un intervento a sostenere le retribuzioni (come la propaganda sindacale ha sempre sostenuto) si tratta di un intervento per incentivare l'aumento dell'intensità di lavoro (dello sfruttamento) da parte dei lavoratori, con un conseguendo risparmio salariale da parte delle imprese visto che l'aumento salariale sarebbe di fatto sostenuto dalla detassazione (quindi a carico della collettività). Che ruolo hanno avuto i lavoratori in tutto questo? Il testo indica soltanto:

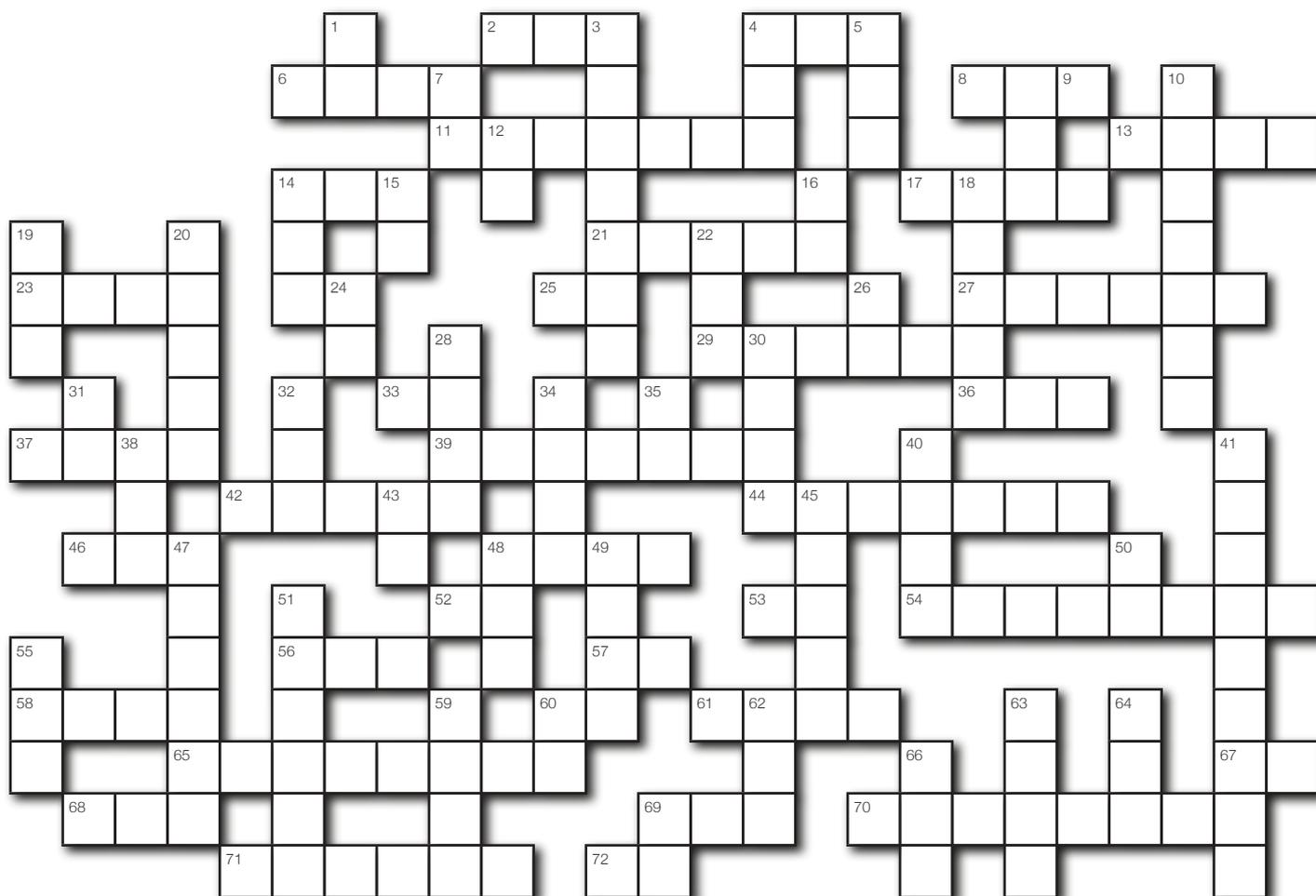
«Le parti sono impegnate, ciascuna per le proprie competenze, ad assicurare l'informazione a lavoratori e imprese sui contenuti del presente accordo anche ai fini di una corretta applicazione»!

Una rappresentatività a giochi fatti (sic)! Non solo, ma in eventuali assemblee dei lavoratori cosa si potrà ancora decidere? I sindacalisti ascolteranno e poi? Quando il lavoratore potrà scioperare? ... E lo statuto dei lavoratori - Legge 20 maggio 1970, n. 300 - avrà ancora una validità? Potrà essere utilizzato per la difesa dei «diritti» dei lavoratori? Una cosa è certa occorre ristabilire equilibri e ruoli attivi dei lavoratori perché è il «lavoro» che valorizza l'uomo, la famiglia... la nazione, ma gli ultimi accordi simili a quello del 24 aprile sottoscritti anche con il benessere della politica sono serviti soltanto a sgretolare i diritti dei lavoratori senza ridurre le innumerevoli incertezze da crisi economica che da tempo stanno soffocando la nostra società.

**Andrea Acierno
Carmine Curcio**

CRUCIFERR

Il cruciverba ferroviario

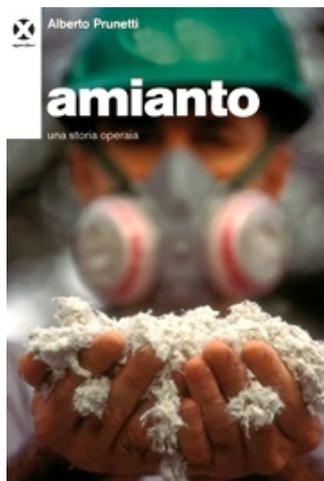


orizzontali: 2. Treno Alta Frequentazione - 4. Lo usa chi pesca - 6. Ad un incrocio - 8. 1+1 - 11. Treno... prezioso - 13. Lega... razzista - 14. ... e Ciop - 17. Si utilizza per raccontarsi sul web - 21. La stanno smantellando... - 23. Non si buttano dai finestrini - 25. Pisa - 27. Sembra un topo - 29. Della famiglia di Linux - 33. a, b, c... e - 36. Vietato ai minori... - 37. La fine del treno - 39. Serpente velenoso - 42. Sembra un topo - 44. Nodo ferroviario - 46. Riposo fuori residenza - 48. Frutto pungente - 52. Firenze - 53. Lecce - 54. Ferroviere licenziato - 56. Tassa sugli immobili - 57. Milano - 58. Più forte della rabbia - 60. Palermo - 61. Stella... inglese - 65. Limitato per legge - 67. Nota musicale - 68. Dirigente centrale operativo - 69 ... o tra - 70. Solidarietà per il CT... - 71. Lo usa il ferroviere hi-tech - 72. Nota musicale

verticali: 1. Matera - 3. Treno AV - 4. Lo sposta una P.80 - 5. Non è IN - 7. Public Address - 9. ... su mille ce la fa' - 10. Bussa sempre due volte - 12. Figura vestita - 14. Coordinamento di macchinisti - 15. Pistoia - 16. Fiume - 18. Sistema operativo libero - 19. Nota musicale - 20. In cima al treno - 22. Non si eleggono da 5 anni - 24. Articolo - 26. Articolo indeterminato - 28. Storico calciatore brasiliano - 30. Collezione di immagini su Rai 3 - 31. Nota musicale - 32. Compatibile con il PC - 34. La mora vi si nasconde - 35. Oppure però - 38. Ci finiscono i sindacalisti "trombati" - 40. Verbale - 41. Macchinista licenziato e reintegrato - 43. Treviso - 45. Browser - 47. Il miglior giorno di un turno... - 48. ...non è tuo - 49. Gioca il derby con la Lazio - 50. Non è out - 51. Si indossa intera - 55. Può essere a 2 - 59. La fame e la... - 60. Prato - 62. Oppure fra - 63. Può essere negativo - 64. Ha superato il 20% - 66. Insieme alla CISL ricordano il gatto e la volpe - 69. Nota musicale

RECENSIONI

Amianto. Una storia operaia



Con tenerezza e con rabbia. È così che si legge “Amianto. Una storia operaia” di Alberto Prunetti, con qualche sbuffo di risa (sufficiente per passarci da scema mentre lo leggi sul treno) e una gran voglia di spaccare tutto. A tratti con un leggero imbarazzo, per il fatto di sentirti un po’ un’intrusa in mezzo a tanti ricordi così intimi. Ti sembra di avercelo lì, Renato Prunetti, mentre si infervora prima di un calcio di rigore o bestemmia contro i preti in livornese. Nei ricordi di suo figlio scorrono le loro vite - una passata in fabbrica, l’altra nella precarietà del lavoro cognitivo - così diverse, così legate fra loro da una complicità maschile che ha la concretezza delle cose costruite assieme. Scorrono i 31 anni che hanno condiviso negli intervalli fra una trasferta e l’altra, perché Renato è operaio trasfertista, esperto nell’installazione e manutenzione di grandi impianti, uno che “smonta le fabbriche e le rimonta in un giorno” agli occhi di suo figlio bambino.

Renato percorre l’Italia su treni notturni, seguendo itinerari non segnalati dalle guide turistiche: periferie urbane, acciaierie, petrolchimici. Là dentro ha vissuto molto più che a casa, spesso lontano da quella maremma popolare, veloce di lingua e di schiaffone, piena di mangiapreti e personaggi mitici. Ricostruire la sua vita significa ripercorrere la mappa delle nocività industriali nel nostro paese: [Rosignano Solvay](#), [Scarlino](#), [Piombino](#), [Taranto](#), [Terni](#), Castellanza, [Priolo](#), [Casale Monferrato](#), [Busalla](#), [l’Amiata](#)². Dovunque vada l’amianto è una costante, assieme al ferro, al cromo, al nickel e al manganese del fumo delle sal-

dature. Il resto può variare seguendo le infinite combinazioni fra gli elementi della tavola periodica di Mendeleev.

Renato fa un mestiere che non è alla portata di tutti, sa compiere operazioni complesse e pericolose. È capace, e cosciente di esserlo. Il suo lavoro definisce gran parte della sua identità e del suo ruolo nel mondo. È “aristocrazia operaia”, poco sostituibile, più garantito e pagato degli operai della catena. Nonostante questo subisce anche lui l’arrivo degli anni ‘80: la crisi dell’industria pesante (il crollo, a livello di immaginario, del mito di sviluppo che rappresenta) e il ribaltamento dei rapporti di forza fra operai e capitale sancito dalla marcia dei quarantamila. Vede le condizioni di lavoro in fabbrica precipitare sempre di più assieme alla sicurezza, vede aumentare il pericolo e l’arroganza dei capi. Cerca di opporsi, di smuovere il sindacato, inutilmente.

Aristocrazia operaia, dicevo, ma è un “blasone” che ha un prezzo. Per Renato la moneta di scambio, oltre al suo lavoro, la sua capacità e il suo tempo, è il suo corpo.

Ci sono momenti che vorresti presentarti da quelli che hanno deciso di trasformare il lavoro in un ergastolo, rinchiudendo la gente in fabbrica e cantiere oltre i 66 anni. Ci sono momenti che vorresti strascinarli nei fanghi al mercurio di Rosignano, o nei parchi minerari dell’ILVA, costringendoli a urlartela di nuovo la supercazzola dell’aumento della vita media, che nella realtà si allunga solo per quelli che in fabbrica e cantiere non ci mettono piede. Questo è uno di quei momenti, perché Renato Prunetti muore a 59 anni. Alla sua morte seguono gli oltraggi dell’Inail dell’Inps - a cui bisogna fare causa perché riconoscano l’evidenza dell’esposizione all’amianto - e l’impunità di chi l’ha ucciso: Gargano, Solmine, Solvay, ENI, Italsider, Maura, Iplom ... L’hanno ucciso tutti e quindi nessuno: ai padroni non si applicano i reati associativi. A suo figlio va il mio ringraziamento, perché raccontare la realtà significa sottrarre al capitale il monopolio della narrazione del mondo, e anche per avermi fatto conoscere, con affetto e ironia, questo suo padre riottoso, amante del cibo e del vino, orgoglioso fino all’ultimo, refrattario alle tonache e alla pietà.

Il libro: Alberto Prunetti, Amianto. Una storia operaia, Agenzia X, 2012, 141 p.

Recensione di Alexik

² Elenco dei link richiamati:

<http://www.youtube.com/watch?v=9JZBBFzIFol>

<http://www.barocci.it/roberto/millelire/index.htm>

<http://ilavorodebilita.wordpress.com/nocivita-e-territori/toscana/piombino/>

<http://ilavorodebilita.wordpress.com/nocivita-e-lavoro/industrie/ilva-di-taranto/>

<http://www.ternioggi.it/terni-citta-avvelenata-inquinamento-e-record-di-tumori-centinaia-di-morti-inchiesta-di-terni-oggi>

<http://ilavorodebilita.wordpress.com/nocivita-e-territori/sicilia/priolo/>

<http://www.youtube.com/watch?v=9MiuB9uTDA4>

http://www.youtube.com/watch?v=J_KPiQ3lyRg

<http://ilavorodebilita.wordpress.com/nocivita-e-territori/toscana/colline-metallifere-maremma/>

Valdaora, frana sui binari: il treno si ferma appena in tempo

Uno smottamento di terra e sassi ha bloccato di prima mattina [11 maggio, ndr] la linea ferroviaria della Val Pusteria, fra le aree comunali di Valdaore e Perca. Lo smottamento non ha provocato nessun ferito e non ha coinvolto nessun convoglio, ma evidentemente il traffico ferroviario lungo la strada ferrata della Pusteria è stato interrotto ed è stato allestito un servizio di autobus sostitutivi per il tratto in questione. I tecnici delle ferrovie con i vigili del fuoco volontari della zona stanno lavorando per togliere l'insieme di terra e sassi e in base a una prima analisi il cedimento sarebbe stato provocato dalla perdita di una condotta d'acqua ad alta pressione, di una società privata, che passava nel terreno a monte dei binari.

AVIAC in FVG

Nell'incontro del 17 maggio con i sindaci dei comuni della bassa friulana, il commissario straordinario Mainardi ha lasciato intendere che potrebbe essere messo da parte il progetto del 2010 di creazione di un tracciato TAV parallelo all'autostrada A4 in Friuli Venezia Giulia, mentre prenderebbe concretezza il progetto di ammodernamento della linea già esistente. Il costo di questa operazione si aggirerebbe attorno ai 380 milioni di €, contro i 4,7 miliardi per il nuovo tracciato TAV. Purtroppo però non è ancora arrivata una decisione definitiva in tal senso.

S'intravede il... Fondo?

Sono diversi i colleghi che si sono visti recapitare una email del dott. Savino, il quale chiede delega per conoscere l'anzianità contributiva dei dipendenti del Gruppo FSI più anziani. Motivo? Ufficialmente per garantire l'aggiornamento dei relativi dati, ma siamo sicuri che non ci si stia avvicinando pericolosamente al... fondo?

Rogo di Tiburtina

Indagati 4 dirigenti di RFI per il rogo del 24 luglio 2011

Impianti elettrici risalenti al 1964. Rischio di incendio classificato come basso. Mancanza di ogni misura di prevenzione, a partire dai sistemi di allarme. Per la procura di Roma a causare il rogo che nell'estate del 2011 devastò la stazione Tiburtina fu una lunga teoria di omissioni da parte di chi avrebbe dovuto garantire e vigilare sul buono stato dell'infrastruttura. Per questo i pm Barbara Sargenti e Stefano Pesci hanno iscritto nel registro degli indagati, per

danno colposo, quattro dirigenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi), partecipata al 100% dal gruppo Fs: l'ad Michele Mario Elia, il direttore della produzione Maurizio Gentile, il responsabile della Direzione di produzione di Roma Silvio Gizzi e il responsabile dell'Unità del nodo di Roma-Ciro Lanniello.

fonte: <http://goo.gl/7lXCB>

Distribuzione dei Ticket Restaurant

Entro la fine del mese di maggio entrerà in vigore la nuova modalità di distribuzione dei Ticket Restaurant per il personale del Gruppo FSI (ad eccezione di PdM e PdB per cui verrà emanata norma apposita), in pratica fornendo i buoni pasto in anticipo rispetto le prestazioni anziché a conguaglio come nel passato.

I ticket verranno resi disponibili al personale interessato, di norma, entro l'ultimo giorno del mese precedente, per la fruizione dei pasti nel mese successivo. Per il primo mese, pertanto, verranno resi disponibili entro il 31 maggio.

Tassazione agevolata al 10%

I dipendenti del Gruppo FSI che non abbiano superato un reddito imponibile di 40.000€ nel 2012 potranno beneficiare della imposta sostitutiva sul reddito delle persone fisiche e delle addizionali regionali e comunali pari al 10%, fino ad un importo massimo di 2.500€ nel corso del 2013. Nel ruolo paga di maggio i dipendenti del Gruppo vedranno applicata la tassazione agevolata per il periodo gennaio-aprile.

Le voci che godono di questo beneficio sono quelle accessorie (indennità di lavoro domenicale, di lavoro festivo, di turno, di condotta, di scorta, reperibilità, flessibilità, salario di produttività, etc.).

Il lavoratore che intenda rinunciare all'imposta sostitutiva dovrà fare esplicita richiesta.

Sentenza sul pacchetto di medicazione

Macchinisti sanzionati (sette giorni di sospensione) per aver ritardato la partenza del treno a causa della mancanza della cassetta dei medicinali (presidio sanitario).

È questa la sentenza della cassazione civile del 22.03.2013, n. 7.318 con cui è stato stabilito che il lavoratore, su locomotori sprovvisti di cassetta medicinali, non può esimersi dall'effettuare la propria prestazione, prevista dal contratto, se non in presenza di casi di pericolo grave ed improvviso. Diversamente il rifiuto, come in questo caso, può essere sanzionato per l'inadempienza degli obblighi contrattuali dovuti dal lavoratore.

In Germania droni per identificare i graffittari

<http://goo.gl/uMg2w>