

il numero 1

il RESPINGENTE

satira, politica, cultura sindacato
A cura dei Ferroviari / Contro
del Comp.to di Bologna



Nasce un giornale tra i ferrovie²
ri di Bologna.

Non è facile spiegare il perchè di questa esigenza senza un'analisi che parta dalla nostra condizione di lavoratori. Essere ferrovieri oggi è forse più difficile di ieri. Il quadro di certezze culturali e politiche che ci facevano conoscere con orgoglio come uno dei settori del mondo del lavoro tra i più forti e coscienti vacilla.

La nostra coscienza soggettiva e di categoria è scissa tra la volontà di ritrovare la dignità ed il senso del nostro lavoro (fornire un servizio di qualità alla gente come struttura di servizio finalizzata allo sviluppo) e la realtà di dover spendere intelligenza, conoscenza e capacità professionale al servizio dell'attacco allo stato sociale e della ristrutturazione capitalistica del sistema dei trasporti. La distruzione della "cultura di sinistra" è avanzata rapidamente nell'ultimo decennio, siamo così costretti all'interno di due scelte senza apparenti alternative.

La prima passa attraverso l'adesione/integrazione alla ideologia liberista e neo-maltusiana del nuovo "Ente", propositaci attraverso la mediazione subalterna dei partiti della sinistra storica e del sindacato: rivisitazione degradata della "politica dei sacrifici" e congenita mancanza di progettualità alternativa.

La seconda è quella del rifiuto ghezzante e subalterno.

Questo nodo va sciolto. I ferrovieri in questa scelta ci stanno stretti. La loro coscienza di classe e capacità di comprensione del reale non è andata ancora distrutta: si rifiutano di prendere atto della "impossibilità" dell'elaborazione di un progetto alternativo al modello reganiano o di emargi -

Questo giornale, pur nella coscienza certa dei propri limiti, vuole quindi porsi come primo momento di riagggregazione dibattito ed elaborazione per tutti coloro che credono nella possibilità di un'azienda che lavori per i bisogni della gente e che non vogliono trasformarsi in addetti, coscienti od incoscienti, alla riparazione del capitalismo ma in lavoratori che ritrovano la dignità del lavoro e la moralità delle proprie lotte.

Siamo pronti, quindi, ad ospitare su queste colonne tutti coloro che, singoli o gruppi, vogliono muoversi in questa direzione dando il proprio contributo tecnico, scientifico, politico e di lotta per la rifondazione di una cultura politica ferroviaria di sinistra e per la ricomposizione di un movimento antagonista finalizzato a questo progetto.

Con tale augurio per tutti vi lasciamo alla lettura di questo primo numero che inaugura una serie a cadenza mensile.

Non ci nascondiamo le inevitabili carenze ma il nostro impegno sarà di migliorarne la qualità e lo spessore nella consapevolezza che il "nuovo" ci preoccupa nella misura in cui nasconde quel vecchio che tutti i ferrovieri conoscono e che questo giornale risolutamente respinge.

**Questo giornale è stampato su carta riciclata al 100%.
Un piccolo ma concreto contributo alla salvaguardia dell'ambiente.**

sul prossimo numero

TUTTO SUL CONTRATTO

..... E CON I "CODICI" HANNO STERILIZZATO ANCHE LO SCIOPERO!

Non si può scioperare : dal 17 dicembre al 7 gennaio

dal 27 giugno al 4 luglio

dal 28 luglio al 3 agosto

dal 10 agosto al 5 settembre

dal 30 ottobre al 5 novembre

per 11 giorni a Pasqua

per 14 giorni in caso di elezioni

Per un periodo che varia da 82 a 96 giorni all'anno !

Lo sciopero deve essere dichiarato all'Azienda con almeno 10 giorni di anticipo. Può essere dichiarato solo dai sindacati di categoria ai vari livelli (prov., comp., naz.). Gli scioperi d'Impianto o di unità produttiva vanno dichiarati dalle strutture aziendali e territoriali d'INTESA con le organizzazioni sindacali orizzontali o nazionali.

Il primo sciopero non può superare una giornata lavorativa, il secondo non può superare due giornate lavorative.

Sono aboliti gli scioperi articolati e quelli a scacchiera per cui le astensioni che interessano più unità produttive, categorie o profili professionali, debbono essere proclamati in maniera da far passare almeno 7 giorni tra uno sciopero e quello successivo. Gli scioperi di durata inferiore alla giornata debbono svolgersi in un unico periodo.

MA NON BASTA ! Per ridurre ulteriormente l'efficacia delle lotte vengono inserite nei contratti le "norme pattizie" .

Per le vertenze locali sull'organizzazione del lavoro che non trovano positiva soluzione sono almeno 35 i giorni che debbono passare ai diversi tavoli di trattativa prima di poter dichiarare azioni di lotta. Per tutte le altre vertenze, compreso il contratto nazionale di lavoro, i tempi si allungano (dall'inizio della trattativa all'eventuale dichiarazione di sciopero), si può arrivare ai 90 giorni .

Nel caso di violazione degli accordi, dalla contestazione alle varie fasi di trattativa, prima di poter dichiarare azioni di lotta possono passare 45 giorni.

Verifica al 10 giugno e 10 novembre dello stato delle vertenze al Ministero dei trasporti : SIGNIFICA CENTRALIZZARE LE TRATTATIVE ESCLUDENDONE DI FATTO CHI ALLA PERIFERIA AVEVA LA TITOLARITA' DELLE TRATTATIVE (CONSIGLI DEI DELEGATI E STRUTTURE PERIFE

Sotto il sole estivo che arroventa le pensiline e rende snervanti le attese, l'annunciato ritardo di un treno, trasforma le tensioni in rabbia malcelata; peggio ancora se il convoglio è soppresso a causa di uno sciopero. Anche se il basso livello del servizio offerto è il risultato di scelte politiche del passato, quando la Ferrovia è stata penalizzata rispetto ad altri vettori di trasporto, è il ferroviere che a diretto contatto con la utenza, subisce i contraccolpi della crisi.

Una crisi nella crisi, quella estiva, perchè la domanda in questa stagione registra un forte aumento ed i rischi di gra-

vi disservizi si moltiplicano. L'Azienda per l'occasione rispolvera la "filosofia" dell'emergenza premendo in vario modo sul personale perchè rinunci ai diritti acquisiti (riposi compensativi, ferie, ecc.) e si faccia carico di salvare la "Baracca". Poi... superato il periodo critico, arriverci e buon viaggio! Così se la condizione di utente delle F.S. non è invidiabile, non si può dire certo ^{migliore} quella del ferroviere. Negli ultimi dieci anni, incalzati dalla crisi, i sindacati unitari hanno progressivamente abbandonato il tradizionale terreno contrattuale della difesa delle condizioni di lavoro e normative tenendo di sviluppare, in un rapporto di sempre più stretta collaborazione con l'Azienda, un piano di ristrutturazione delle ferrovie pubblicitarmente definito "Riforma". I ferrovieri hanno pagato il prezzo della svolta sindacale dell'EUR con il sistematico rinvio della soluzione di tanti problemi (organici, trasferimenti, orario e turni di lavoro, ecc.) gli accordi "bidone" e la violazione dei diritti acquisiti. Le contraddizioni si sono così rapidamente accumulate sfociando in una radicalizzazione delle lotte che ha messo in crisi la gestione; ormai istituzionalizzata, del conflitto sociale.

Ma il settore ha imboccato la via giusta per uscire dalla crisi? Tutta la disponibilità fornita dai sindacati all'Azienda in nome di un rilancio del servizio pubblico e popolare sembra aver sortito l'effetto opposto, visto che il "nuovo" Ente punta oggi le sue carte (migliaia di miliardi) su...

ANNO
 1984

DEMOCRAZIA
 PROLETARIA

la rivista mensile che ti fa
 conoscere meglio
 le idee e le proposte di Dp
 per confrontarle con la tua
 esperienza

IN OGNI NUMERO ARTICOLI DI
 - attualità politica ed internazionale
 - dibattito teorico e politico per lo sviluppo
 del marxismo
 - proposte e riflessioni sulle trasformazioni
 economiche e sociali
 - analisi e critica delle strutture e dei
 contenuti dell'informazione e dello
 spettacolo

DEMOCRAZIA PROLETARIA
 uno strumento per costruire
 insieme
 l'alternativa di sinistra

Abbonati a Democrazia Proletaria
 annuale L. 25.000
 sostenitore L. 50.000

Inviare vaglia postale o assegno bancario a:
 Cooperativa di comunicazione DIFFUSIONI '84
 Via...

vo" di trasporto ad alto rischio economico (in Giappone è stato la causa del dissesto finanziario della ferrovia).

Oggi l' Azienda porta avanti la "SUA" ristrutturazione in combutta con l'industria privata e infischandosene del carattere sociale del servizio e delle proteste sindacali;l'utenza esasperata è sempre lontana dai ferrovieri e i sindacati unitari,in serie difficoltà a gestire il conflitto sociale,sono incapaci di proposte egemoni tra i lavoratori(ché ogni anno restituiscono migliaia di deleghe). E' un groviglio di nodi e in molti si sono convinti che vanno recisi. Così la proposta di limitazione per legge degli scioperi nei pubblici servizi,lanciata a scopo intimidatorio in occasione dei primi scioperi "selvaggi",ha conquistato nuove posizioni su quella che doveva essere la soluzione "democratica" del problema:l'autoregolamentazione ,"invenzione" sindacale sottoscritta con il governo e l'azienda.Un'idea ambiziosa quella dei codici che doveva contrastare chi reclamava una legislazione antisciopero,recuperare un monopolio nella traballante rappresentanza dei lavoratori seriamente minacciata dalle lotte dei comitati e degli autonomi,raffreddare il conflitto sociale.

Ma le tre successive versioni dei

**AVETE PROBLEMI DI SFRATTO O DI EQUO CANONE?
STATE LITIGANDO CON IL PADRONE DI CASA O CON IL CONDOMINIO?
L'UNIONE INQUILINI ha garantito in questi anni a oltre 5.000 bolognesi consulenza e assistenza legale gratuita sui problemi della casa.**

**PER OGNI PROBLEMA RIVOLGITI ALL'UNIONE INQUILINI
Lunedì, mercoledì, venerdì dalle 17,30 alle 19,30 via S. Carlo 42 - Tel. 266888 - 271260**

codici di limitazione dei diritti dei lavoratori(l'ultima e più restrittiva è del luglio '86) non hanno "ravvicinato" la soluzione dei problemi!Così ecco che il proposito di "piegare" il dettato costituzionale con leggi liberticide,oggi,non è più patrimonio esclusivo dei settori moderati e conservatori della società: è ormai accettato tra i socialisti,nel P.C.I. e nel sindacato.E' fatto proprio da coloro che riescono sempre a fare di necessità virtù.Cos'altro si prefigge il referendum sui codici di limitazione del diritto di sciopero che presto ci verranno a proporre?Come mai questa "apertura"sindacale verso la democrazia?Non è certo un pentimento(democratico) visto che verranno a chiedere ai ferrovieri di votare su questioni già decise;nè servirà,visti i pre-

riciclata al 100%
nessun albero è stato abbattuto
questo manifesto

"IL RESPINGENTE" E' STAMPATO DALLA TIPOGRAFIA DI:

mongolfiera su bologna

QUINDICINALE DI INFORMAZIONI PER IL TEMPO LIBERO

cedenti, ad indebolire le posizioni di chi vuole limitare i diritti dei lavoratori. L'unico effetto di questo referendum-truffa, qualunque fosse il responso delle urne, sarebbe quello di accelerare i tempi di una legge antisciopero visto che Gino Giugni (PSI) l'ha già presentata al governo e Lucio Libertini (PCI) propone che i codici, dopo il referendum, diventino legge dello Stato. Resta solo da immaginarsi il gradimento delle forze politiche di centro-destra ed imprenditoriali a simili proposte.

Quella del referendum è indubbiamente una proposta insidiosa e va respinta con fermezza. Chi, abusando della delega dei lavoratori, vuole spingerli in questo trabocchetto va smascherato. Ma non ci si può limitare alla denuncia di chi baratta l'istituzionalizzazione del sindacato con i diritti dei lavoratori. E' necessario e possibile rianodare i rapporti con i ceti popolari che hanno pagato duramente la riduzione dei servizi sociali, bloc-

⁶care e neutralizzare le strumentalizzazioni compiute ai danni della utenza (i quotidiani disagi del viaggiatore non nascono certo dagli scioperi, questi rappresentano solo un effetto della crisi dell'azienda. L'azienda va pubblicamente denunciata per il programma di sperpero di denaro dei contribuenti che sta realizzando con l'Alta Velocità, per i contenuti della "sua" riforma, per la volontà di smantellare un pubblico servizio. Bisogna ridefinire pubblicamente obiettivi e contenuti delle lotte per renderle coerenti con il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dandosi obiettivi concreti e praticabili.

Va definita una carta dei diritti collettivi dell'utenza che superando la logica neo-corporativa rappresentata dai codici (un patto tra le controparti) realizzi una costruttiva alleanza con l'utenza e si ponga come elemento di sviluppo dell'iniziativa e della conflittualità.

Aldo Neri

NOTE SULL' AUTOREGOLAMENTAZIONE

Da sempre, ma con una notevole accentuazione negli ultimi anni, lo obiettivo di "addomesticare" i lavoratori nel settore "trasporti", procede con perversa determinazione. E in tale disegno strategico, rilevanza fondamentale assume la limitazione del diritto di sciopero.

Il diritto di sciopero è la principale forma di autotutela che il movimento operaio si è data (conquistandola) nel corso di secoli di lotte. Limitare l'uso di tale strumento (che è poi l'ultimo rimasto) vuol dire semplicemente com-

ne" nell'universo delle relazioni industriali, ponendo la parola fine al protagonismo operaio degli anni '60 e '70.

Nel 1979, un illustre giurista di area PCI, il prof. Ghezzi, scriveva a proposito della denuncia da parte della Federmeccanica dei segretari nazionali della F.L.M. (in relazione a modalità di esercizio del diritto di sciopero)-che: "Si cerca di fare del cosiddetto potere sindacale il capro espiatorio, attorno al quale coalizzare l'intera opinione pubblica moderata; o meglio, uno dei primi centri di

KOROVA

VIA CASANOVA 14 S. LAZZARO
T.450950

VIDEO PUB ARCI MEDIA

**OGNI DOMENICA DALLE 18
FILM IN VIDEO**

**TUTTE LE SERE MUSICA SCELTA
E CONCERTI IN VIDEO**

**APERTO DALLE 20.30
ALLE 2.00**

CHIUSO PER TURNO ILLUNEDI

ria strutturalmente propria di se
mpre più complesse e sofisticate
forme nuove di organizzazione ca-
pitalistica, quali sono quelle che
intendono garantire ed imporre su
scala europea determinati livelli
del processo di accumulazione, per
la cui realizzabilità può essere
necessario eliminare tutte le for-
me di opposizione, comprese quelle
di massa, e ricondurre quindi alla
"normalità" anche sul piano sinda-
cale, il "caso italiano".

Ebbene, a distanza di sette anni
da quando questa analisi veniva
compiuta, si deve amaramente con-
statare che essa era esatta, o me-
glio approssimata per difetto, nel
senso che la riconduzione a norma

**FIDARSI DEL SINDACATO E'
BENE, MA NON FIDARSI.....**

Per qualsiasi problema ri-
guardante il rapporto di
lavoro, D.P. offre consu-
lenza e assistenza legale
gratuita ogni MARTEDI ore
17,30 / 19,30 VIA S. CARLO

7 lità del "caso italiano", è passata
anche attraverso l'opera razionaliz-
zatrice del sindacato stesso.

Si è riusciti a ribaltare la cul-
tura della "positività del conflit-
to", si sono introdotte le categorie
del "bene comune", dell' "interesse
della Nazione" della "pacificazio-
ne sociale"; e: "Poichè lo sciopero
incide concretamente sulla posizio-
ne di privilegio che la parte pa-
tronale ha nel rapporto di lavoro
lo si sta limitando, si tende a ri-
durlo a qualcosa che non condizio-
ni, non prema, non serva (...) se ne
vuole negare il fine e la funzione"
(G. Ferrara in libertà di sciopero
o d'impresa? - 1979).

E nel settore dei trasporti, tale
operazione è ancor più facilitata
che non negli altri settori pro-
duttivi;

E' semplice trovare giustificazio-
ni: "Era una iniziativa indispensa-
bile. (...) Bisognava scongiurare -
giocando d'anticipo - le ormai ri-
correnti e pesanti aggressioni al
diritto di sciopero provocate dal-
le agitazioni dissennate degli au-
tonomi". (in Nuova Rassegna Sindaca-
le n. 29/86).

Se è pur vero che molto spesso nel
settore trasporti si sono verifica-
te "agitazioni incontrollate" non
sembra però che queste sole, giusti-
fichino una campagna "antisciopero"
come quella effettuata. E a ripro-
va varrebbe la pena chiedersi qua-
li sono le ragioni giustificatrici
dell'autoregolamentazione nel Pub-
blico Impiego.

La realtà è che senza neanche tan-
ti sforzi, si possono individuare o
creare ex novo molte buone ragioni
per comprimere e regolamentare il
diritto di sciopero.

In definitiva ogni accettazione di
parziali interventi restrittivi su
tale diritto, significa aprire brec-
ce notevoli nella difesa del dirit-
to stesso, della sua stessa strut-

LA POLVERE ASSASSINA

Iniziamo con questo numero una inchiesta sul problema dell'amianto in Ferrovia. Per primo tratteremo l'aspetto sanitario. Seguiranno quelli politici e sindacali.

Tipi ed usi dell'amianto:

- Amphibole = (nell'industria si usa il crocidolite o azzurro); alcuni anni fa la CEE raccomandò ai governi europei di mettere fuori legge l'uso di questo tipo. In Italia ciò non è ancora avvenuto. (Provvedimento votato al Parlamento europeo il 16.12.77). Questo è il tipo usato sulle carrozze ferroviarie.
- Amasite = (marrone), il cui uso è in aumento.
- Anthophyllite: usato raramente.
- Chrysotile = (bianco), il più comune.

Come è che fa male:

- Come entra nell'organismo umano: per inalazione e per ingestione. Le fibre di asbesto sono estremamente fini, quelle che si vedono ad occhio nudo o al microscopio consistono in realtà di migliaia di fibre più piccole chiamate fibrille; sono queste fibrille che, rimanendo sospese fluttuando nell'aria, vengono maggiormente respirate. Una parte delle fibre si fermano nelle sedi d'ingresso - polmone, intestino - altre parti circolano nell'organi - smo attraverso la circolazione sanguigna.



- Che cosa provoca:

- Una esposizione quantitativamente molto alta (oggi riscontrabile raramente) provoca una malattia polmonare - l'asbestosi (simile alla silicosi, ma molto più rapida a danneggiare il polmone).

- Aumento del rischio del cancro: tumore della pleura, tumore del peritoneo - mesoteliomi - l'incidenza massima avviene dopo 20 - 30 anni dall'inizio dell'esposizione.

I lavoratori esposti alla crocidolite hanno probabilità di sviluppare il tumore da 100 a 200 volte la popolazione normale. Il rischio è maggiore per quei lavoratori soggetti ad aumenti improvvisi (spolveri) della quantità respirata, anche per brevi periodi.

- Tumore del polmone: molto più frequente nei lavoratori che hanno segni iniziali d'asbestosi.

L'amianto aumenta l'effetto cancerogeno di altre sostanze inalate, ad esempio il fumo. Anche le piccole quantità (cioè quelle inferiori al MAC - concentrazione massima consentita) possono potenziare l'effetto cancerogeno del fumo.

- Tumore in altre sedi: sicuramente l'amianto è associato ad una maggiore incidenza del cancro all'intestino.

Inoltre uno studio canadese (iniziato nel '67 e terminato nel '76) su 17.800 lavoratori esposti alla respirazione dell'amianto ha dimostrato un aumento di incidenza dei tumori in tutte le sedi ed il particolare - oltre ai tumori riferiti precedentemente - esofago, stomaco, laringe, faringe, labbro, lingua, rene.

NEL PROSSIMO NUMERO UN'INCHIESTA NELLE OFFICINE F.S.



LUDOVICO LIGATO

Dichiara

10

(La Nazione 30-7-86)

E invece nelle Ferrovie dello Stato cosa succede?

«Di recente nel mese di giugno e nella prima parte di luglio abbiamo subito un blocco abbastanza pesante. Nelle prime due settimane del mese abbiamo avuto oltre 18 mila carri fermi nei nostri centri merci».

Scioperi?

«No. Per contratto ogni ferroviere deve poter godere di almeno quindici giorni di ferie nei mesi di luglio e di agosto. Mediamente si

determina un'assenza di oltre 50-60 mila dipendenti (su 200 mila, n.d.r.). Questo non può non incidere sul volume del traffico. Il fenomeno è rilevante per il personale di macchina».

Ma questa è una regola che dovrebbe essere abolita. In nessun paese civile i treni chiudono per ferie.

«Ho posto il problema ai sindacati. Mi è parso di capire che esista una certa disponibilità. In sede di approvazione del piano di attività per l'87, tratteremo con loro turni di ferie che garantiscano il buon andamento dell'azienda».

Guadagna

(Il Sole 28-8-86)

— 145 milioni di stipendio

— con delibera 72 del 9/4 il Consiglio ha deciso per lui e per tutto il numeroso STAFF oltre il rimborso spese "A PIÈ DI LISTA" una trasferta giornaliera di 250.000 lire giornaliere RETROATTIVE DAL 1/1/86.

— Più 2 autisti personali a disposizione di ogni consigliere senza cessare l'abitudine di noleggiare le auto private (pare per una spesa di decine di MILIONI a settimana)

Spreca

(Il Sole 28-8-86)

— sono state rifatte ben tre volte in un anno una quarantina di stanze per nuovi consiglieri di amministrazione per una spesa totale di 10 miliardi

— spesi ben 745 milioni per un ascensore personale

— la sua stanza in quattro mesi ha già cambiato due volte mobilio di cui si dice che solo l'ultimo sia costato 240 milioni

DICONO CHE SE PROPRIO
DOVETE ESSERE CORROTTI,
ALMENO CHE FACCIATE
FUNZIONARE LE FERROVIE.

SÌ, E POI? ALTRO?
NON POSSIAMO
MICA DIVIDERCI
IN DUE PER FARGLI
I LORDI COMODI!



Ebbene sì! Questa volta giustizia è stata fatta! Il collega A.M. Puccioni ha vinto il ricorso. Il Pretore ha ordinato all'Ente F.S. di riammetterlo in servizio. Le pretestuosità del provvedimento sono venute fuori una dopo l'altra puntualmente, con la stessa puntualità di chi firmando le petizioni a favore del collega esprimeva solidarietà ed era certo che il magistrato avrebbe fatto giustizia. E adesso? Chi paga? Le umiliazioni subite per un atto tanto ingiusto quanto cavillarmente costruito, lasciano il segno non solo sul diretto interessato ma su tutti noi potenzialmente licenziabili

che abbiamo la "pretesa" di rivendicare i nostri diritti e non solo morire sul posto di lavoro. Questo Ente che parla di 35.000 unità in meno e che farà fronte a questo impegno, ne siamo sicuri, a colpi di frusta con una politica di tagli, licenziamenti, produttività spinta che così come è intesa ha tutta l'aria di sfruttamento, pur di "risanare" una baracca che esso stesso ha portato allo sfascio e nella cui operazione nessun apparato è innocente. Come si fa a non pensare al divario esistente tra lo stipendio medio di un ferroviere e gli alti stipendi del presidente, dei consi-

Bruno Puccioni è un aiuto macchinista di Grosseto, con 15 anni di servizio, delegato d'impianto e quindi impegnato direttamente nella difesa dei diritti dei lavoratori.

Di ritorno dalle ferie, ha trovato una lettera dell'Ente che dal 2 agosto lo dispensava dal servizio a norma dell'art. 162 dello Stato Giuridico del Personale. Quali le cause che hanno portato ad un così grave e pretestuoso provvedimento? Le ragioni vanno ricercate innanzi tutto nelle pratiche autoritarie e repressive adottate dall'Ufficio Trazione di Firenze nei confronti del personale.

Il Puccioni in data 24.3.85, essendo giunto in ritardo a Siena e mancando il minimo di sette ore di riposo previste dalla normativa, si rifiutava di fare il treno del ritorno. Per questo gli sono stati dati ben 31 giorni di sospensione! Egli inoltre era già stato oggetto di provvedimenti punitivi riferiti esclusivamente ad interpretazioni della normativa di lavoro riguardanti, quindi, l'impegno e la lotta per la tutela dei propri diritti. L'insieme di tutte queste "ragioni" lo hanno portato al licenziamento. Al di là di qualsiasi nostro giudizio sull'accaduto ci sembra più efficace ed opportuno ricordare le migliaia di attestati di solidarietà espressi dai lavoratori e la chiara sentenza del Pretore del lavoro di Firenze, qui pubblicata, che **CONDANNA** l'Ente a reimmettere in servizio l'aiuto macchinista Puccioni

glieri di amministrazione e del -
 l'alta dirigenza? Come si fa ad in-
 goiare il rospo quando i macchini-
 sti (e non solo loro) percepisco-
 no uno stipendio mensile di poco
 più di un milione computando anche
 i fuori residenza, le notturne, i
 rischi e i disagi mentre, invece,
 un consigliere percepisce di sola
 trasferta 250.000 al giorno esen-
 tasse e in più ha una carta di cre-
 dito che gli permette i migliori
 alberghi e i più raffinati risto-
 ranti? Noi che siamo costretti a
 "non mangiare" in mense il cui man-
 giare è a dir poco inqualificabile
 e che ci costringono a dormire in
 dormitori altrettanto poco confortevoli?
 E cosa dire dei locomoto-
 ri rumorosissimi, degli sgabelli
 molte volte senza schienale o di
 altri tenuti con lo scotch e lo
 spago quando si sa che sono state
 rifatte stanze per i nuovi consi-
 glieri per una spesa di 10 miliar-
 di e spesi ben 745 milioni per un
 ascensore personale? Staremo a ve-
 dere cosa risponderanno, all'inter-
 pellazione presentata in proposito,
 ai radicali. E i sindacati? Non so
 no certamente assenti, indaffarati
 Come sono a cogestire e a inseguire
 allettanti incarichi. E' possibile,
 oggi, rifondare questo sindacato?
 Ci vuole un nuovo sindacato? Certo
 è che se la direzione di marcia va
 in questo senso, noi tutti uniti
 diciamo: E' IL CASO DI PENSARCI!
 Dare dei lauti emolumenti all' "Alta
 Dirigenza" per operare usando la
 semplice ricetta dei tagli, chiunque lo
 potrebbe fare. E non occorrono cer-
 tamente corsi alla Bocconi per
 operare in tal senso, chiunque lo
 potrebbe fare per molto meno con
 grande beneficio economico del paese.
 Attuare un piano di sviluppo che,
 al contrario, tenda ad impiegare

disoccupati, questo sì che sarebbe
 un segno, una svolta richiesta da -
 gli stessi lavoratori che hanno
 speso migliaia di ore di sciopero
 per la riforma e, ancora una volta,
 sono stati raggirati. In fondo i la-
 voratori lottavano per un'azienda
 che fosse realmente efficiente, che
 rispondesse al bisogno di mobilità
 dei cittadini e che valorizzasse la
 qualità del lavoro di vita del fer-
 roviere. Il senso di marcia è in-
 vece ristrutturazione selvaggia usan-
 do come specchietto delle allodole
 l'alta velocità quando il personale
 impiega 20 ore per portare a termi-
 ne un servizio di A e R da BO - PC
 (150 Km.) o FI - BO (90 Km.) .E le
 merci? Non fanno immagine, meglio
 lasciarle alla strada.

Vengano Lor Signori sui nostri
 Locomotori vecchi, noi Li invitiamo
 gratis, (non possiamo permet-
 terci il lusso di pagarli a 250.
 000 lire !) Loro che parlano di
 aumentare la prestazione giorna-
 liera e diminuire il riposo mi-
 nimo fuori residenza e farci ri-
 nunciare anche al congedo. Venga-
 no! Dante direbbe: " Or tu chi
 se' che vuoi seder a scranna Per
 giudicar da lungi mille miglia
 Con la veduta corta d'una span-
 na? " .

T. Lo Presti

MA TE COME LA
 VEDI QUESTA
 RIFORMA DELLE FS?

E' LA SOLITA POLITICA
 DEL BASTONE E DELLA
 CAROTA. BASTONE SUI
 CRANIO E CAROTA
 NEL CULO.





LICENZIAMENTI

Stralci dalla ordinanza del pretore di lavoro Dott. Soresina sul caso Puccioni

Al riguardo si osserva che il provvedimento con cui l'Ente ha disposto la cessazione del rapporto di lavoro è la dispensa dal servizio, prevista dall'art. 162 della legge 26.III.58 n. 425 nei confronti del dipendente che abbia dato prove di (incapacità o) persistente insufficiente rendimento; tale norma stabiliva, al secondo comma, doversi considerare di insufficiente rendimento il dipendente che, previamente ammonito, riportasse, al termine dell'anno nel quale era stato richiamato, una qualificazione inferiore a "normale"; in materia è peraltro intervenuta la legge 6 febbraio 1979 n. 42 che, con l'art. 9, ha soppresso (...) giudizi di qualificazione annuale (...). Ora, a fronte di tale disposizione di legge, è stato emanato il D.M. 8 novembre 1979 n. 2537, in virtù del quale viene considerato di insufficiente rendimento, (...) il dipendente che, ammonito una prima volta con diffida, ed avvertimento che verrà adottata la dispensa in caso di persistenza delle condizioni che hanno determinato l'ammonimento, ed ammonito poi una seconda volta a distanza di quattro mesi, non dia prova di sufficiente rendimento nei susseguenti due mesi. Il D.M. n. 2537 fa, in proposito, espresso riferimento al disposto dell'art. 33, 2° comma, legge n. 42/79, il quale, secondo l'Amministrazione, darebbe ad essa la facoltà di adeguare alla nuova normativa l'art. 162 della legge n. 425, nella parte in cui faceva riferimento al giudizio di qualificazione annuale, ai fini dell'apprezzamento del persistente insufficiente rendimento, (...) simile disposizione, e con essa il potere di adeguamento da parte del Ministro, sembra al pretore inapplicabile alla materia della dispensa dal servizio per persistente insufficiente rendimento, per due ordini di considerazioni. In primo luogo, il potere ministeriale di adeguamento è limitato ai "rapporti in atto", vale a dire alle relazioni giuridiche in essere al momento dell'entrata in vigore della legge, e basati sulla precedente normativa e non si estende quindi alla normativa medesima, e alla sua compatibilità con la nuova; (...)

In secondo luogo, la norma dell'art. 162 rientra in pieno tra quelle da ritenersi soppresse in virtù dell'espressa disposizione dell'art. 9, 1° comma, legge n. 42/79, per il fatto di prevedere "particolari conseguenze in funzioni dell'attribuzione dei giudizi di qualificazione": (...)

Appare quindi probabile — per quanto può fondatamente ritenersi in questa sede (...) che la norma dell'art. 162 legge n. 425 sia da ritenersi in vita solo per la parte relativa alla dispensa per inidoneità fisica, ed invece soppressa per quella concernente il potere di dispensa per insufficiente rendimento persistente. Al riguardo è appena il caso di notare che le note di qualificazione, lungi dal basarsi su generiche ammonizioni, si fondavano, secondo l'art. 70 della legge n. 425, sul rapporto informativo, il quale doveva dare conto del modo con cui era stato disimpegnato il servizio, delle "qualità intellettuali del dipendente", della sua condotta,

Rubrica legale

altro elemento ritenuto idoneo ai fini della valutazione, e che il dipendente aveva il diritto (art. 71) di ricorrere avverso la qualificazione assegnatagli, e di prendere all'uopo visione del rapporto informativo; dove sembra chiaro che il ricorso avverso il giudizio di qualificazione impediva il provvedimento di dispensa fino alla decisione negativa di ordine al ricorso medesimo;

(...) così da non potersi porre a base della dispensa ex art. 162 una vicenda disciplinare non ancora definita. A tali momenti di garanzia, legislativamente disciplinati, non poteva quindi sostituirsi la determinazione amministrativa, (...) di modalità di determinazione dello scarso rendimento del tutto discrezionali, quali quelle della doppia ammonizione e susseguente dispensa (...)

Sembra quindi debba fondatamente prevedersi la disapplicazione dell'atto amministrativo costituito dal menzionamento D.11.n. 2537/79, tra l'altro neppure rispettato nella specie, dato che la dispensa è stata disposta non nei due mesi, ma dopo un anno dalla seconda ammonizione (...) la pronuncia di illegittimità del provvedimento impugnato, per carenza del relativo potere. Ma quando anche così non fosse, il probabile buo diritto del ricorrente discenderebbe dal disposto dell'art. 21, 2° comma della legge n. 210/85, il quale, con il richiamo all'art. 14 della stessa legge, fa caducare fin da ora le norme disciplinanti in modo speciale il rapporto di lavoro del personale ferroviario, ove contrastanti con norme non derogabili del codice civile: (...)

Ne risulta che il recesso unilaterale del datore deve essere sorretto dal riferimento a specifiche e adeguate circostanze attribuibili al lavoratore, il quale può farle sindacare dal giudice, cui il datore deve fornire la relativa prova. È dunque fuori dalla disciplina codicistica un tipo di recesso, quale la dispensa di cui si discute, che sia ancorato a generici giudizi di insufficiente rendimento, frutto di discrezionali ed insindacabili (appunto perché generici) apprezzamenti unilaterali. A tale riguardo va da ultimo notato che i soli riferimenti specifici, operati dall'Ente convenuto e dalla sua difesa, attongono a fatti oggetto di pregresse sanzioni disciplinari, vale a dire a fatti che già sono stati valutati, e in ordine ai quali già si è provveduto, e che comunque hanno da essere sanzionati mediante apposita procedura, cui sono estranei i momenti di assoluta discrezionalità, presenti nel provvedimento di dispensa (...)

È poi appena il caso di notare che anche l'art. 2106 c.c. è da ritenersi norma inderogabile, laddove prevede la proporzionalità tra l'infrazione e la sanzione disciplinare, per cui un recupero surrettizio del potere di dispensa, operato allo scopo di sanzionare cumulativamente la complessiva anamnesi disciplinare del ferroviere, urterebbe, oltre che contro il principio del "ne bis in idem", anche contro l'impossibilità di specificare l'infrazione punita, e quindi di proporzionare alla sua gravità la relativa sanzione. (...)

P.Q.M.

...il pretore di Firenze, visti gli artt. 700 a 702 del c.p.c., in accoglimento del ricorso di PUCCIONI Bruno, ordina all'Ente Ferrovie dello Stato, in persona del suo legale rappresentante, di reimmettere immediatamente lo stesso Puccioni nel posto di lavoro occupato prima del provvedimento di dispensa, e di pagargli le retribuzioni nel frattempo non percepite: fissa il termine di 30 giorni, per l'inizio del giudizio a cognizione ordinaria.

Firenze, 5-10 settembre 1986

"(....) A TAL FINE DEVONO ESSERE INDIRIZZATI GLI SFORZI (....) DEI LAVORATORI TUTTI (...) MEDIANTE UNA COSCIEN-TE ACCETTAZIONE DEI SACRIFICI CHE LA GESTIONE PIU' RI- GOROSA LI CHIAMERA AD ASSUMERSI, TENENDO PRESENTE CHE QUESTO E' L'UNICO MEZZO CHE CONSENTIRA' LORO DI GUARDA-RE CON TRANQUILLITA' AL FUTURO E DI ASPIRARE AD UN TRAT- TAMENTO ECONOMICO PIU' CONFACENTE."

(Dalla relazione tenuta a nome del Consiglio d'ammini- strazione da ZUCCHERINI ex dirigente sindacale ed ora falco all'interno della dirigenza dell'Ente).

MENTRE SI CHIEDONO SACRIFICI A CHI ORMAI NON HA PIU' NUL- LA DA SACRIFICARE LA "RIGOROSA" GESTIONE DELL'ENTE, CON LE SUE PRIME DELIBERE, HA ASSICURATO AI SUOI DIRIGENTI UN TRATTAMENTO ECONOMICO DI SICURO PIU' CHE CONFACENTE.

STIPENDI MENSILI LORDI DEL PERSONALE DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO
RIVESTITO DI QUALIFICHE DIRIGENZIALI IN VIPORE DAL 1° LUGLIO 1986

| CLASSI E SCATTI | PRIMO DIRIGENTE | PRIMO DIRIG. DOPO 2 ANNI | DIRIGENTE SUPERIORE | DIRIGENTE GENERALE |
|---------------------|-----------------|--------------------------|---------------------|--------------------|
| Iniziale | 1.903.590 | 2.132.020 | 2.893.460 | 3.731.040 |
| 1°cl. | | 2.216.690 | 3.004.870 | 3.869.960 |
| 2°cl. | | 2.299.360 | 3.116.280 | 4.008.880 |
| 3°cl. | | 2.383.030 | 3.227.690 | 4.147.800 |
| 4°cl. | | 2.466.700 | 3.339.100 | 4.286.720 |
| 5°cl. | | 2.550.370 | 3.450.510 | 4.425.640 |
| 6°cl. | | 2.634.040 | 3.561.920 | 4.564.560 |
| 7°cl. | | 2.717.710 | 3.673.330 | 4.703.480 |
| 8°cl. | | --- | 3.784.740 | 4.842.400 |
| 1°aumento periodico | | 2.762.010 | 3.845.670 | 4.917.460 |
| 2° " " | | 2.806.310 | 3.906.600 | 4.992.520 |
| 3° " " | | 2.850.610 | 3.967.530 | 5.067.580 |
| 4° " " | | 2.894.910 | 4.028.460 | 5.142.640 |
| 5° " " | | 2.939.210 | 4.089.390 | 5.217.700 |

Stipendi base (senza contingenza e senza le più che sostanziose competenze accessorie) a cui sono da ag



....SUI PREMI

E' innegabile che ci troviamo di fronte ad un generale arretramento, alla perdita di conquiste diritti che si davano ormai per certi ed acquisiti, tanto che tra lavoratori è ormai un luogo comune chiedersi : "FINO A CHE PUNTO?" Che sia il padronato in genere a portare avanti questa offensiva non ci stupisce più di tanto, ma che questo avvenga col silenzio o peggio la complicità dei sindacati e forze della sinistra storica è senza dubbio vergognoso. Contemporaneamente alle volgarità di Ligato che in un'intervista al Resto del Carlino dichiarava che 18 mila carri merci erano fermi perchè il personale era in ferie, è stata stipulata a livello centrale una intesa tra vertici sindacali e direzione generale che prevede l'istituzione di cosiddetti premi incentivanti per consentire una maggiore utilizzazione-sfrut-

golo dipendente, si permette lo stravolgimento della normativa di lavoro.

- L'intesa prevede :
- la rinuncia, nel periodo estivo ad usufruire del periodo di ferie spettante;
 - lo spostamento del riposo ordinario;
 - l'anticipazione dell'orario di partenza e quindi la decurtazione del riposo giornaliero;
 - una maggiore utilizzazione del personale e quindi: aumento delle notti, delle vetture in consegna, delle ore di lavoro.

E il tutto monetizzato. Che sia questo il salario di produttività di cui da tempo il sindacato va blaterando? Questo accordo è una truffa che ci porta indietro di anni : vanifica tutte le lotte fatte per la conquista di elementari diritti, introduce pesanti divisioni all'interno dei lavoratori, apre una pericolosa breccia alle possibilità di un ritoc-

mento per integrare i lavoratori all'interno di una logica aziendale. E' questa una logica padronale tutta tesa al raggiungimento del profitto; da un lato regolamenta-cancella il diritto di sciopero, dall'altro vuole de-regolamentare la normativa di lavoro. Ma questo accordo è anche figlio di un nuovo modello di relazioni sindacali che si sta sperimentando in Ferrovia: un sindacato che, presente a tutti e due i lati dello stesso tavolo delle trattative, non ha ne' potrebbe avere, controparti.

Un sindacato tutto teso alla cogestione della ristrutturazione che vorrebbe trasformare i consigli dei delegati da rappresentanti di base degli interessi dei lavoratori in strutture tecniche per la gestione dei processi di ristrutturazione in Ferrovia.

Un sindacato che formalmente nei suoi congressi può dibattere per ore su democrazia e rappresentatività ma che quotidianamente e concretamente offende ogni regola pratica di democrazia. Come altro giudicare le trattative tutte centralizzate, senza alcuna consultazione tra i lavoratori, portate avanti sul tema della limitazione del diritto di sciopero o sui premi incentivanti?

Ecco il perchè del nostro impegno per la difesa dei consigli, della democrazia sindacale. Per la rifondazione del sindacato dei consigli e dei lavoratori. Ecco il perchè del nostro impegno e dell'invito che rivolgiamo ai lavoratori a rifiutare e a respingere i contenuti di questa ennesima truffa.

Nicola

il **RESPINGENTE**

Supplemento de "il Carlone" n. 7 anno 3.077.86
 Autorizzazione del Trib.di Bologna n. 5016
 del II/I0/I982.
 Direttore responsabile: Carlo Catelani
 Propriet. Gianni Paoletti.
 Redazione e amministrazione: Via S. CARLO, 42-
 Bologna-Tel. 266888.
 C.C.P. n. I288340I intestato a G. Paoletti
 c/o D.P. via S. Carlo, 42-Bologna; specificando per "il Respingente".

