ANNO XXIV - N.5 - 2005

ancora IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

SOLIDARIETA'

AI LICENZIATI

SERVIZI ALLE PAGINE 4 e 5

UOMO MORTO: NONOSTANTE TUTTO... LA VERTENZA CONTINUA

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Castrucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A. P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze. Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 13 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" Via del Romito, 7- 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 967/2218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872

Siamo costretti: ORGANIZZIAMOCI

L'accordo sul rinnovo del biennio economico non è negativo solo per le cose che ci sono scritte, cioè l'accettazione dell'uomo morto, la logica dell'agente solo e delle nuove flessibilità, ma anche per quello che non c'è scritto.

Una vertenza nata, sull'esigenza di garantire regole e sicurezza si è trasformata in una mera partita economica in cambio di altri diritti normativi; l'ennesima occasione perduta. Perduta, perché sulla inadeguatezza del VACMA si era ottenuto un coro unanime di voci: non solo i macchinisti, ma tutti i ferrovieri, i tecnici delle ASL, gli utenti, la politica, avevano condiviso il giudizio negativo e la necessità di migliorare le condizioni di sicurezza, partendo proprio dalle regole generali, dall'orario di lavoro, dall'equipaggio a doppio macchinista, mentre le tecnologie (quelle buone) venivano richieste per migliorare le condizioni di sicurezza e non certo per il macchinista solo.

Oltre a tutto ciò, per la prima volta, si è registrato un consenso diffuso sulla questione dei quattro licenziati, al punto che quegli atti scellerati si sono trasformati nel peggior affare mai realizzato dalle ferrovie, altro che "normalizzazione" e lavorare in silenzio.

Invece arrivano loro, puntuali come un orologio svizzero, anche stavolta il 23, tanto per non smentirsi neppure con la cabala.

E' ormai il tempo che tutti noi si prenda atto che questi sindacati hanno chiuso!!!

Sempre più uguali a se stessi, sempre uniti al vertice per dividere i lavoratori alla base! Niente verifiche, niente democrazia!

E' venuto il momento di riorganizzarsi dal basso, di rilanciare le lotte per la tutela dei diritti normativi ed economici, per le migliori condizioni generali di sicurezza, contro il Vacma e contro l'agente solo, per riaffermare l'idea del sindacato unico dei lavoratori, democratico, solidale e unito alla base! Parliamone, discutiamone nelle assemblee in tutti gli impianti, ma soprattutto mobilitiamoci, perché non può essere questo l'epilogo della vertenza sicurezza.

RARE VOLTE *abbiamo pubblicato articoli del numero precedente Purtroppo, il recente accordo del 23 giugno e l'"assordante silenzio" che lo ha seguito, li rende particolarmente significativi e conferma le preoccupazioni e le perplessità espresse (a fianco "L'inganno", sotto "tutti contro"). A pag. 20 e 21 abbiamo, tra l'altro, pubblicato gli stralci degli accordi 14/10/04, 19/04/05 e 23/06/05, tutti collegati all'uomo morto. Dalla lettura si comprende bene come questo ultimo accordo rappresenta, di fatto, un passo indietro e quanto siano attuali le considerazioni fatte un mese fa negli articolo che riproponiamo.*

E' bene capirsi: i risultati del "fronte unitario" sono una clamorosa presa in giro e rispondono solo alle esigenze della società: il Vacma al momento non è sostituibile? Ecco l'accordo per salvare FS in difficoltà. E non basta. I provvedimenti organizzativi previsti nell'accordo colpiranno sempre i soliti (polifunzioni, RFR diurni in esercizio, sperimentazione sull'equipaggio di macchina, ecc.), Per finire, gli aumenti sono inadeguati e riguardano solo la parte stipendiale.

L'INGANNO

Definire le cose per fargli assumere un significato diverso da ciò che effettivamente sono è tipico messaggio pubblicitario ingannevole.

Nel nostro caso prendiamo in esame il vigilante.

Tecnicamente viene definito apparecchiatura di ***"controllo della presenza e della vigilanza"*** *e la definizione è costantemente riproposta nei documenti sindacali, senza obiezione alcuna.*

QUESTO E' IL PROBLEMA

Bisogna essere chiari, chi parla di controllo della vigilanza o è distratto (e i tempi non ce lo permettono) oppure non lo è, e allora partecipa anch'egli all'inganno. Quindi, condivide il progetto dell'agente solo e non ha il coraggio di dichiararlo apertamente.

Stesso discorso vale per chi sposta tutta la problematica del vigilante (e dell'agente solo che vi è dietro) ai soli problemi ergonomici e di monotonia.

Vigilante:

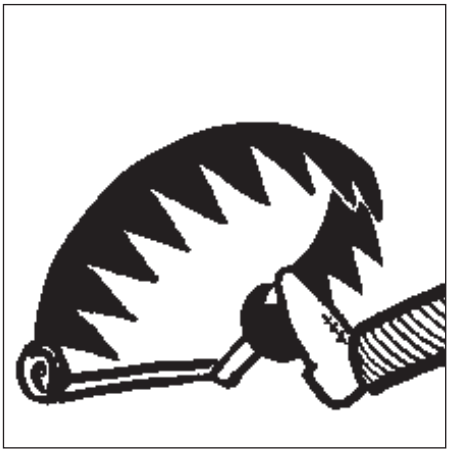
TUTTI CONTRO

Ma sarà vero?

(…)

ATTENZIONE

Non vorremmo che il ritrovato quadro unitario dia l'errata percezione di un cessato allarme o, ancora, peggio, non vorremmo che in una generale finzione si aspetti solo che la reazione della categoria si affievolisca e che la rassegnazione prevalga.



Una beffa. L'accordo del 23 giugno non c'entra niente con la vertenza sicurezza. Anzi, riapre la possibilità delle "touche" alternative al pedale e non cambia di una virgola, ad esempio, la condizione di quel macchinista che si alza alle 3 di notte per iniziare alle 5 del mattino e continuare fino alle ...16.

ALTRO CHE SICUREZZA

I carabinieri di Firenze indagano su cosa è accaduto ieri sul binario unico della linea. Illesi i 50 passeggeri

Treni, sfiorato il disastro

Paura sulla Faentina: solo all'ultimo momento due convogli hanno evitato lo scontro

VAGLIA—Linea Firenze CM - Borgo SL—Binario unico
14 maggio 2005. Il treno è appena partito dalla stazione di Vaglia quando, il macchinista scorge gli scambi di uscita in posizione "rovescia". Frena. Il dubbio, poi, al telefono, la conferma: "Sei partito col rosso".
Nel frattempo, il treno proveniente dalla direzione opposta, che doveva essere ricevuto in binario deviato, si era fermato anch'esso per l'improvvisa disposizione a rosso del segnale di protezione. Non è accaduto nulla, ma bastava che uno solo dei due treni non si fermasse e lo scontro sarebbe stato inevitabile. Merita una riflessione l'operato del macchinista che non avrebbe rispettato il segnale di partenza, ma che si è accorto degli scambi rovesci.

GLI SPAD

Il macchinista guarda il segnale, lo vede, ma non "decodifica" il messaggio che vede (il rosso). Per lui quel segnale è a via libera. Tale convinzione si è consolidata in lui per effetto di altri elementi e si è talmente radicata da non permettergli il ravvedimento nonostante egli osservi il segnale.
In realtà gli SPAD sono sempre esistiti, ma la presenza dei due macchinisti riduceva enormemente questi casi. Infatti per "sfondare un segnale" è necessario che la sequenza degli eventi ponga entrambi nelle medesime condizioni di equivoco e predisposizione all'errore.
In sostanza, con l'agente unico gli SPAD sono aumentati dell'80%.
E ORA METTONO IL PEDALE ?
Poveri a noi.
Qualcuno pensa davvero che col vigilante il macchinista di Vaglia avrebbe rispettato rosso?
Non noi, ma gli studiosi, affermano che col vigilante, più probabilmente, il macchinista non si sarebbe accorto nemmeno degli scambi girati.

PISA-ROMA - 17 maggio 2005

DERAGLIA MERCI

Due tramogge vuote di un treno merci sono uscite dai binari nella stazione di Quercianella, sul tratto di linea fra le stazioni di Livorno e Rosignano della linea tirrenica. La circolazione e' stata interrotta per più di un'ora. E' ripresa dopo le 11 su un solo binario. Il deragliamento pare debba collegarsi ad un cedimento meccanico del materiale rotabile.

2 maggio 2005 – **SIENA**

Tra Certaldo e Poggibonsi, il tr 11779 ha urtato un compattatore che impegnava la sagoma limite. Solo 2 feriti. Il materiale (5 vetture e loc. 445) è rimasto danneggiato lungo le fiancate. Per fortuna il treno non è deragliato, altrimenti sarebbe stata una tragedia.
Da tempo i lavori per il raddoppio della linea preoccupano i macchinisti che spesso vedono i mezzi troppo vicini ai binari e gli operai che si allontanano all'ultimo momento. Non sembra affatto che le ditte osservino le norme di sicurezza.

CAMPOBASSO: DERAGLIAMENTO

Martedì 7 maggio 2005
Campobasso, deraglia treno per Roma, solo un contuso
Un treno partito da Campobasso e diretto a Roma si è scontrato oggi pomeriggio con una piccola scavatrice di un privato ferma sui binari e nell'impatto è parzialmente deragliato, col ferimento lieve di un macchinista.

Bergamo, 27/05/2005

SCONTRO AL P.L.

Ferito un Macchinista
Bergamo-Ponte San Pietro. Verso le 9.30, un treno, partito da Bergamo e diretto a Milano-Porta Garibaldi ha investito un furgone rimasto bloccato dentro un P.L.. Il conducente aveva oltrepassato il passaggio a livello, facendo la gimcana tra le due semibarriere, mentre sopraggiungeva il treno 5042. L'elettromotrice ha centrato in pieno la parte posteriore del furgone scaraventandolo oltre i binari. Illeso il conducente del furgone, meno fortunato, invece, uno dei macchinisti. Nell'impatto, è andato in frantumi il cristallo della elettromotrice e le schegge gli hanno procurato diverse ferite.

SOLIDARIETA' COI

CIVILTÀ O BARBARIE

MACCHINISTI

53 nostri compagni di lavoro sono morti in questi ultimi anni in disastri ferroviari pagando con la vita l'insicurezza oggi esistente in ferrovia, altri sono rimasti miracolosamente illesi o feriti. Per fermare questo bagno di sangue, che ha causato anche centinaia di vittime fra i viaggiatori, abbiamo dato vita a convegni e lotte, sfociate in scioperi e prese di posizione anche individuali. Per una di queste denunce fatta in TV nella trasmissione Report (la cui conduttrice è stata in questi giorni insignita del prestigioso premio giornalistico S. Vincent) 4 nostri compagni di lavoro, che hanno fatto vedere ai telespettatori alcune semplici e inconfutabili inadempienze sulla sicurezza dei nostri dirigenti, sono stati da essi licenziati.

Ma la vicenda è ancora più amara nel constatare che mentre la società civile, sia del centrodestra che del centrosinistra, si è indignata per questo atto di barbarie, i sindacati delle ferrovie ai quali fra l'altro alcuni dei licenziati erano iscritti, li hanno di fatto "scaricati" abbandonandoli al loro destino e ponendosi così dalla parte dei dirigenti coi quali da tempi lontani cogestiscono le ferrovie. Infatti nonostante qualche mozione imposta dalla base "per la riassunzione dei licenziati in ferrovia" e subito dimenticata non si sono neppure sentiti in dovere di fare un minimo di coordinamento per la loro difesa legale, favorendo così un ordine sparso e individuale che non poteva che portare a sentenza negativa, come puntualmente è avvenuto qualche giorno fa per il primo dei quattro.

Possiamo noi come macchinisti, come ferrovieri e cittadini accettare che chi denuncia pubblicamente inadempienze di leggi, di regolamenti e di rischi sulla sicurezza venga licenziato?! Anzi secondo noi i magistrati, accertate le denunce ed i fatti, dovrebbero casomai "licenziare" i dirigenti resposabili delle inadempienze denunciate!!

È inutile parlare e aprire tavoli sindacali sulla sicurezza quando chi la denuncia viene licenziato, chi la pretende viene punito e più in generale, si crea un clima di intimidazioni teso ad accettare situazioni di rischio che si sono già tradotte in tragedie. Ricordiamo che a Crevalcore ci sono stati 17 morti ed era in funzione quel VACMA da noi contestato che i dirigenti vorrebbero propinarci come moderno strumento di sicurezza sulle ferrovie de futuro! (sic!).

Roma, 25/02/05. Manifestazione sulla sicurezza. I colleghi licenziati sulla scalinata di Villa Patrizi

MACCHINISTI

DIFENDERE QUESTI NOSTRI COMPAGNI DI LAVORO NON È SOLO UN DOVERE DI SOLIDARIETÀ MA È UNA SCELTA FRA CIVILTÀ E BARBARIE, FRA ARROGANZA E DEMOCRAZIA, FRA POTERE E GIUSTIZIA

Per questo sia pur tardivamente (ci eravamo illusi che prima o poi lo facessero i sindacati) questa rivista si impegna nella loro difesa legale coi massimi e prestigiosi professori del diritto del lavoro, perché per noi e per la nostra storia, denunciare inadempienze sulla sicureza è un diritto-dovere per tutti i lavoratori!

Lo faremo organizzando grandi manifestazioni di solidarietà e di denuncia, aprendoci a vaste alleanze con quelle forze, politiche e sindacali, che vogliono una società civile e che condannano questi atti di inciviltà e barbarie.

Dobbiamo cioè fare in modo da mettere in campo quelle forze sociali che si impegnano per la riassunzione in ferrovia dei 4 licenziati e isolino coloro che hanno voluto e sostenuto i licenziamenti.

Siamo certi che fra i macchinisti, i ferrovieri ed i cittadini ci siano le forze per poterlo fare.

La Redazione di Ancora in Marcia

LICENZIATI

STIAMO PREPARANDO UNA GRANDE

MANIFESTAZIONE A GENOVA

(a metà settembre con data e locale da stabilire)

PER LA SICUREZZA IN FERROVIA E LA RIASSUNZIONE DEI QUATTRO LICENZIATI

Saranno presenti professori di diritto del lavoro, dirigenti della RAI, politici, istituzioni, rappresentanti dei pendolari e consumatori

- NESSUNO DEVE MANCARE

- ORGANIZZATE DELEGAZIONI

FESTA SOLIDALE

La "festa solidale", promossa dal comitato di solidarietà ai ferrovieri licenziati, ha avuto grande successo.
Alta la partecipazione, ci aspettavamo un centinaio di persone, in realtà hanno partecipato quasi il doppio: ferrovieri in attività, colleghi pensionati, ma anche molti cittadini dell'acquese desiderosi di testimoniare la propria solidarietà.
Erano presenti delegazioni provenienti da Alessandria, Asti, Genova, Ventimiglia, Savona e, cosa per noi molto importante, erano presenti anche i colleghi licenziati.
Nostro obbiettivo era anche attirare, ancora una volta, l'attenzione sul problema; non solo abbiamo la speranza di esserci riusciti, ma abbiamo potuto verificare come, ad un anno e mezzo dai licenziamenti, l'attenzione della società civile su questo fatto sia tuttora alta.
Abbiamo apprezzato anche la solidarietà che nell'occasione ci è pervenuta da parte dell'Associazione pendolari dell'acquese.
Lo scopo era anche quello (molto concreto) di raccogliere fondi e i circa tremila euro offerti dai partecipanti ci permetteranno nei prossimi giorni di fare un contributo ai due colleghi piemontesi che dal mese di febbraio hanno ultimato (e tuttora non rinnovato) il loro periodo di collaborazione con la Provincia di Alessandria.

Arturo Giacobbe

GENOVA 8 GIUGNO

Per protestare contro il verdetto del giudice di Genova che ha riconosciuto legittimo il licenziamento del collega Belfiore da parte delle FS è stato dato vita a un corteo che dalla stazione di Principe si è recato al palazzo delle Ferrovie (vedi foto copertina).
Una delegazione dei manifestanti è stata ricevuta dalla direzione FS.

"CHI TE LO HA FATTO FARE..."

Durante la festa del macchinista a Pistoia sono state consegnate ai licenziati presenti targhe per testimoniare la stima e solidarietà da parte della nostra rivista. Uno dei licenziati, nel breve e commovente discorso di ringraziamento, ha evidenziato con una punta di amarezza che alcuni colleghi si sono lasciati andare ad affermazioni come: "chi te lo ha fatto fare?", "Pensate", ha detto, "se la stessa domanda fosse fatta a coloro che hanno dato la vita per quella guerra di liberazione di cui proprio quest'anno si celebra il 60° anniversario..."

MA I MACCHINISTI VOGLIONO IL VACMA?

di Matteo Mariani

In questi giorni, nell'ambito della trattativa nazionale, una delle problematiche principali è la questione VACMA/equipaggio macchina. Ormai giunge sempre più chiaro il messaggio che l'agente solo sarà inevitabile, per ragioni di carattere economico.

Le O.S. sostengono che i macchinisti non sarebbero contrari all'agente solo: perché dicono questo? La motivazione sarebbe la scarsa combattività del PdM nella lotta contro il VACMA, che era sì una lotta contro la tecnologia invasiva, ma anche un segnale di opposizione all'agente solo.

Ma ciò cosa significa: che i macchinisti vogliono il VACMA? E che vogliono l'agente solo?

In realtà, quest'analisi risulta essere molto superficiale, e appare più che altro una considerazione di comodo delle O.S., per non inasprire la conflittualità con l'Azienda, e ottenere le solite clientele sottobanco. L'affermazione che "in fondo in fondo ai macchinisti il VACMA e l'agente solo stanno bene, quelli per 50 euro vanno ovunque e comunque" è una giustificazione per sottoscrivere accordi, chiudendo vertenze che altrimenti richiederebbero lunghe lotte e livelli di conflittualità che invece i sindacati non intendono affrontare.

Ma quale è realmente il pensiero dei macchinisti?

Innanzitutto, bisogna dire che molti macchinisti hanno aderito alla lotta per il rifiuto del VACMA; e non è sufficiente prendere in considerazione, come dato, il numero delle sanzioni disciplinari, in quanto, molte volte, il rifiuto con M40 non si è tradotto in una contestazione, e, inoltre, quei macchinisti che hanno rifiutato l'abilitazione pratica al sistema VACMA/SCMT hanno emesso M40 una sola volta, in occasione della scuola, dopodichè hanno semplicemente rifilutato in quanto non abilitati, e quindi non erano più contestabili. Quindi, in realtà, le cifre di chi ha aderito alla protesta sono molto maggiori di quelle di volta in volta sbandierate dall'Azienda o da alcuni sindacalisti contrari alla lotta.

E' vero, però, che l'adesione non è stata globale. Questo significa che i macchinisti che non hanno aderito sono favorevoli al VACMA, o che aspettano solo i famosi "50 euro"?

Sulla faccenda del vendersi per 50 euro è ora di smetterla: nella nostra categoria sono esistite e si trovano tuttora persone che hanno fatto della contrattazione individuale e dello staraordinario il proprio vangelo, infischiandosene delle conseguenze che questo atteggiamento poteva avere sul resto della categoria. Questi colleghi sono stati un danno per tutti noi. Ma non sono la maggioranza. La stragrande maggioranza dei macchinisti è costituita da persone che cercano quotidianamente di svolgere il proprio lavoro con onestà e competenza, cercando di rispettare la normativa. La smettano quei sindacalisti o dirigenti irresponsabili che tentano di farci passare tutti per una categoria di venduti!

Quali possono essere state, allora, le ragioni che hanno portato molti colleghi a non aderire alla protesta?

- Innanzitutto il fatto di non essere stati chiamati alla lotta da tutte le O.S., anzi di essere stati dissuasi dal partecipare alle proteste indette dall'OrSA.
- Questo atteggiamento ha contribuito a creare disorientamento nella categoria, la quale si è resa conto degli aspetti negativi del VACMA (la scomodità, il fatto che distrae e stressa non poco dal punto di vista sia fisico che della concentrazione) ma non si ribella, perché aspetta che sia il sindacato a risolvere i suoi problemi.
- Infine, c'è da considerare che la Società è riuscita a creare un clima di paura, con sanzioni disciplinari e atti intimidatori, che ha depotenziato la volontà di aderire alle proteste.

Occorre, quindi, che ognuno si assuma le proprie responsabilità, senza puntare il dito e accusare i lavoratori di una scarsa risposta.

E'ora che la categoria riprenda in mano il proprio destino, riappropriandosi dei diritti di rappresentanza, senza deleghe in bianco.

Alcune immagini dell'incidente e delle vittime di Crevalcore. È ormai certo che il macchinista del diretto stesse utilizzando il VACMA.

NON SAREBBE AFFATTO MALE SE CI FOSSERO PIU' DONNE TRA I MACCHINISTI

Non solo per ingentilire un po' l'ambiente, anche perché, statisticamente, stanno dimostrando di essere più caparbie e determinate dei colleghi maschi. Infatti, dopo la vicenda della collega veneta, dobbiamo registrare la "solidità" di altre due colleghe liguri. Prendiamole ad esempio.

CI SONO MACCHINISTI E ... "MACCHINISTE"

Dal 6 giugno le segreterie regionali ORSA, FILT, UILT, UGL e FAST della Liguria hanno indetto una protesta dei macchinisti di tutte le divisioni contro il Vacma.
La protesta consiste nel rifiuto delle locomotive o vetture pilota dove il vacma non è disgiunto dal SCMT sia a inizio servizio che in cambio volante. A tutt'oggi la protesta va molto bene. Alla regionale ci sono stati treni soppressi e ritardi vari causati dal cambio loc. o giro loc. per wt pilota attrezzate; alla cargo stessa situazione di ritardi e soppressioni e anche alla passeggeri sulla Milano - Chiasso il pdm viene regolarmente sostituito (a parte i soliti collaborazionisti). Per la cronaca, ieri 21 Giugno a Parma una coppia dell'ITR di Genova ha trovato, in cv al treno Bologna-Genova, una loc attrezzata con scmt-vacma non disgiungibile.
Aderendo alle indicazioni in atto ha rifiutato il loc e nonostante le varie pressioni psicologiche ricevute (anche la polfer le ha identificate) hanno tenuto duro. Risultato: treno soppresso e rientro in vettura.
La coppia era formata da 2 MACCHINISTE!!!!!!!!

Orsa settore macchina Genova

RIECCO LE TOUCHE

le soluzioni di chi non fa questo lavoro

Le aperture della società: diiteci come lo volete. Volete due pedali? Due touche? Tre manigliette? Quanti pulsanti e quanti punti di reiterazione?
Ve lo facciamo come lo volete voi. All'azienda interessa solo che sia compatibile con la delibera 36/2002.
Troviamo insieme insieme le soluzioni, scegliete voi.
E' questo il nuovo tranello.

DISAGI Manca un macchinista "qualificato", convoglio fermo per un'ora

Treni bloccati: è bufera

PONTREMOLI — Mattinata di disagi ieri alla stazione di Pontremoli: l'Interregionale «Freccia della Versilia» Bergamo-Pisa è rimasto fermo un'ora. Dopo il cambio del personale, i macchinisti chiamati a sostituire i colleghi non erano infatti abilitati a guidare il locomotore del nuovo tipo E464, equipaggiato con il sistema di controllo della marcia. Dopo un'ora è arrivato un altro macchinista con la speciale «qualifica» e il convoglio è ripartito, fra le proteste dei passeggeri costretti ad un'attesa lunga e snervante. Su un binario attiguo disagi anche per il Livorno-Milano, arrivato a Pontremoli con un'ora di ritardo e mai più ripartito. Un guasto al locomotore ha costretto i passeggeri a proseguire il viaggio a bordo del regionale La Spezia-Parma, dopo tre ore di attesa alla stazione.

A PAGINA XVI

Il macchinista delle Fs non è abilitato alla guida La «Freccia della Versilia» bloccata per un'ora

Nel mondo delle libertà, dove spesso ognuno si illude di poter gestire il proprio agire infischiandosene di ciò che fanno o dicono gli altri, qualche scelta è ancora possibile. Contro l'uomo morto, ad esempio si sceglie:
TRA IL RISCHIO DI UNA SANZIONE E LA CERTEZZA DI UNA VITA ALIENANTE.

Microclima: con l'estate arrivano i vecchi problemi

La manutenzione dei filtri dell'aria condizionata può evitare danni alla salute.

In passato questa rivista ha più volte trattato tale argomento, con particolare riferimento alle cabine di guida dei rotabili. L'inefficienza delle apparecchiature "*destinate a garantire il microclima in cabina di guida*" è motivo di mancata accettazione del mezzo all'atto della sua presa in consegna, concetto recepito nella nota circolare Maestrini che, come si ricorderà, fu emanata solo a seguito delle lotte dei macchinisti che già seguivano le indicazioni del "Progetto Maestro" redatto dal CoMU. In seguito l'azienda ha dovuto approntare un programma di attrezzaggio (tutt'ora in corso) dei rotabili, con apparecchiature di climatizzazione, esteso anche alle carrozze. L'insufficiente salubrità dell'aria all'interno degli ambienti di lavoro è un pericolo per la salute del quale il datore di lavoro deve tenere conto in sede di valutazione dei rischi (dlgs 626/94, art. 3), mentre a carico dello stesso datore esiste l'obbligo di evitare che i lavoratori siano esposti a temperature eccessive (DPR 303/56, art. 8) predisponendo tutti gli accorgimenti affinché tale diritto sia garantito ed esteso anche ai dormitori ed ai ferrhotel (DPR 303/56, artt. 9 e 44 (la temperatura dei locali di riposo, servizi igienici, mense e pronto soccorso deve essere compresa tra 20-23°C); questi ultimi devono essere dotati di docce e mezzi detergenti (art. 37), per la mancanza dei quali il datore di lavoro è sanzionabile penalmente (art. 58). Ciò pone il lavoratore nelle condizioni di rifiutare la sosta in tali ambienti di riposo anche a seguito di ordine scritto che, evidentemente, ponendosi in contrasto con norme "penalmente sanzionate" (art. 51.1.h CCNLAF), sarebbe illegittimo e, quindi, non eseguibile. Il benessere termico, secondo fonti dell'ISPESL (sulla base della norma UNI EN ISO 7730), con vestiario normalmente in uso nel nostre paese, si ha, per l'estate su temperature effettive comprese tra 19 e 24°C (raccomandabile 22°C, con umidità dell'aria inferiore al 60%). L'ambiente termico strettamente ferroviario trova i suoi parametri di riferimento nelle fiche UIC 651 OR/2002 ("*Costituzione delle cabine di condotta di locomotive, automotrici, convogli automotrici e vetture pilota*". Questo documento prevede valori di temperatura compresi fra 18-23°C). Ma il vestiario uniforme attualmente in dotazione ai macchinisti non garantisce affatto il benessere termico, anzi…Sottoposti a fatica da calore si sta male, ed è più elevata la possibilità di avere infortuni.

I condizionatori dell'aria, però, facilitano l'insediamento e la moltiplicazione di microrganismi, che poi vengono diffusi negli ambienti dall'impianto di distribuzione dell'aria). Nei casi più gravi, il batterio della Legionella Pneumophila può causare anche gravi infezioni polmonari, la complicanza delle quali determina una mortalità nel 7% dei casi. Come si vede, i pericoli per la salute fin qui sintetizzati determinano per il datore di lavoro l'obbligo di una specifica valutazione del rischio biologico ad essi correlati. Questi possono essere fortemente ridotti a seguito di una tempestiva e cadenzata manutenzione delle apparecchiature di condizionamento dell'aria e dei loro filtri specifici (art. 374 del DPR 547/55, "*manutenzione e riparazione*"). A tal proposito, il Ministero della Salute e la Conferenza Stato-Regioni hanno predisposto, nel 2001, delle linee guida relativamente ai "*Requisiti igienici per le operazioni di manutenzione degli impianti di climatizzazione*". In particolare, per la pulizia e sostituzione dei filtri, si veda lo schema qui sotto. Tutte le apparecchiature di climatizzazione devono essere corredate di libretto di manutenzione prodotto dal costruttore e dall'installatore di detti condizionatori che deve indicare, tra le caratteristiche del prodotto, anche l'eventuale periodicità della manutenzione. Tale libretto di manutenzione deve essere in possesso del datore di lavoro al quale il RLS deve richiedere visione.

Riteniamo doveroso che i RLS pretendano che i libri di bordo del rotabile siano integrate da apposite schede di manutenzione (come quello in uso per i controlli trimestrali dell'amianto) attraverso i quali il pdm possa esso stesso verificare la reale avvenuta manutenzione del climatizzatore e dei relativi filtri. Nei casi di mancato rispetto delle scadenze di fianco riportate, il lavoratore, in base alla "circolare Maestrini" avrebbe il diritto di rifiutare la presa in consegna del mezzo che sarebbe da considerare con apparecchiatura di climatizzazione guasta. Va inoltre considerato il fatto che, nei casi di climatizzatore guastatosi durante la prestazione lavorativa, il pdm dovrebbe inizialmente chiedere la sostituzione del rotabile; nel caso tale richiesta non venisse accolta, il pdm dovrebbe chiedere per iscritto di poter procedere a velocità ridotta alfine di poter viaggiare con i finestrini aperti in condizioni di rumore accettabili; nel caso di ulteriore rifiuto da parte del gestore dei mezzi, il pdm avrà tutto il diritto di richiedere l'intervento di un medico o del Servizio Sanitario Nazionale.

La prima grande vertenza dei ferrovieri: la "massa-vestiario".

Già dalla fine dell'800, agli albori del movimento sindacale italiano, i ferrovieri dovettero lottare coi denti affinché le grandi imprese ferroviarie si accollassero completamente le spese per l'acquisto dell'uniforme, peraltro imposta da esse stesse. Addirittura, nel 1887, la "Mediterranea", una delle società private che, in quegli anni, gestivano le ferrovie in regime di "convenzione" con lo Stato (grosso modo, come oggi…), si rifiutò di contribuire ulteriormente alla quota-massa, e pretese di far ricadere tutta la spesa sul personale. Soltanto il 3 giugno 1893, a seguito di una denuncia tenacemente portata avanti dalla Unione Ferrovieri Italiani e da un suo socio (tal Maderna), la "Mediterranea" fu costretta a risarcire i lavoratori. Il Maderna pagò inizialmente, per il proprio coraggio, col trasferimento coatto "per motivi di servizio" (allora molto in voga ed ammesso), prontamente revocato a seguito della sentenza favorevole ai lavoratori. (fonte: E. Fenzi – "Le origini del movimento sindacale: i ferrovieri").

Ceck-list per la manutenzione dei filtri dei climatizzatori		Scadenza (mesi)				
Azioni	**Misure da prendere se necessarie**	**1**	**3**	**6**	**12**	**24**
Ispezioni (contaminazioni, danneggiamenti, perdite)	Sostituzione dei filtri difettosi.		X			
Controllo della pressione differenziale	Sostituzione dello stadio di filtrazione	X				
Ultimo cambio dei filtri oppure pulizia a fondo: primo stadio di filtrazione					X	
Ultimo cambio dei filtri oppure pulizia a fondo: secondo stadio di filtrazione						X

rls@ancorainmarcia.it

LA PAROLA ALLA BASE!

Un'interessante iniziativa è stata presa dalla RSU di Roma e Napoli su problemi che non solo interessano quelle località ma tutti i macchinisti. Nel passato il ruolo ed il potere delle RSU è stato positivo e determinante per molte vertenze ma piano piano le RSU si sono ridimensionate e rientrate spesso sotto il completo controllo sindacale.
Ci auguriamo che questa iniziativa abbia il dovuto seguito e che le legittime aspirazioni del personale espresse dal volantino non servono per far bella figura ma per una convinta azione di volontà e partecipazione autonoma e attiva della base.

LA GUERRA DEI TICKETS

Ristoratori e locali convenzionati sul piede di guerra

Chi entra nei meccanismi delle commissioni, ovvero dell'abbattimento tra il valore del Ticket e quello realmente incassato da chi lo ritira, comprenderà le ragioni di questa guerra. Le commissioni oscillano dal 7 al 12 % e dietro c'è tutta una serie di strutture che operano esclusivamente come intermediari tra i locali e i datori di lavoro.
Un altro modo di inventarsi una attività. Del resto, è probabile che i datori di lavoro paghino il Tickets ad un prezzo già inferiore al valore nominale.
Come sempre i problemi si riverberano su chi lavora che si vede rifiutato il ticket e deve ricercare un altro locale, sperando di non trovarsi di fronte un altro rifiuto.
A questi problemi, categorie come le nostre, devono aggiungerne altri. Infatti, girare per l'Italia a caccia di un locale convenzionato con 30 o 40 minuti di tempo e sapere che alla fine quel ticket diverrà semplicemente uno sconto sul prezzo da pagare, diviene sempre più intollerante.

RSU 48 – 49 MACCHINISTI PASSEGGERI ROMA-NAPOLI

MACCHINISTI E' ORA DI DIRE BASTA!

Di fronte alla pretesa aziendale di avviare l'esercizio della linea AV Napoli Roma senza un confronto preventivo con le RSU/O.S. competenti, in data 16 giugno 2005 si sono riunite a Roma le RSU .
LE Rsu hanno convenuto sul fatto che questa azienda si dimostra ancora una volta inaffidabile, poiché contravviene palesemente a tutti gli accordi in essere tra cui il mancato rispetto della circolare 25, il sistema delle relazioni industriali, la violazione delle norme sul pagamento dei festivi , il recente accordo sul disgiungimento del VACMA dal sistema SCMT/RS e il suo definitivo superamento.
Su quest'ultimo punto, le RSU ribadiscono la netta contrarietà a qualsiasi dispositivo che non garantisca la sicurezza e che risulti invasivo e dannoso per la salute di chi ci opera.
In questo contesto si inserisce il tentativo di abilitare solo alcuni Macchinisti al sistema AV/ ERMTS sulla base di una inaccettabile discrezionalità Aziendale.
A tale proposito respingiamo qualsiasi strumento di valutazione individuale che l'azienda sta praticando per dividere il personale quali il SIDAC, i test nominativi, abilitazioni VACMA, pagelline meritocratiche.
L'obiettivo è evidente: realizzare Macchinisti di Serie A e di Serie B.
L'Impresa ,violando ogni regola tenta di realizzare un'ulteriore spezzettamento all'interno della Divisione Passeggeri, con l'obiettivo di creare una Società dedicata con gravi ricadute sull'organizzazione del lavoro, sui turni, sulle normative, sulle condizioni economiche e professionali.
In considerazione degli intendimenti aziendali di avviare i corsi per l'abilitazione AV/ERMTS a partire dal mese di giugno , le Rsu hanno assunto la seguente determinazione:

una prima azione di sciopero di otto ore, per la quale sono gia state attivate le procedure di raffreddamento e per la quale si chiede negli impianti di Napoli e Roma un'adesione da sottoscrivere nei prossimi giorni dalla maggioranza - almeno i due terzi - dei macchinisti dei due impianti .

Roma, 15 giugno 2005

RSU PDM PAX
ROMA - NAPOLI

Oggetto: compenso treni a destino.

Ai fini di uniformare il comportamento sul territorio per quanto attiene l'attribuzione "compenso treno a destino", ad integrazione di quanto già stabilito dall'accordo del 20/9/2003, in coerenza con quanto definito al punto 5 dell'accordo 20/10/2003 ed in applicazione della nota TRNIT.CORP 0009983U del 27/04/2004, qualora una prestazione giornaliera programmata in fascia diurna, per effetto degli eventi di esercizio, si estenda oltre le ore 24.00, il titolo al compenso in oggetto è attribuibile in tutti i casi in cui il superamento del limite massimo giornaliero di cui punto 2.13.1 art 22 del CCNL, con riferimento alla prestazione massima giornaliera notturna (punto 1.6 art.22 CCNL) avvenga in attività di condotta o scorta di un treno in ritardo.

Roma, 25 febbraio 2005

Francesco de Deo

L'arbitrato del mese

a cura di Danilo Fondi

Convegno del 13 aprile 2002 a Firenze.
Dall'intervento di Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica:

"L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto"

S I D A C

UN MANIFESTO DI QUANTO GLI OBBIETTIVI DELLA SOCIETA' GUARDANO AD MONDO DI GRAN LUNGA PIU' NEFASTO DEI LUOGHI COMUNI DI CUI COMUNEMENTE SI PARLA.

Ritorniamo sul SIDAC (simulatore), perché le contraddizioni ed i dubbi che si manifestano nei vari impianti, peraltro in modo variegato, confermano quanto noi supponevamo quando scrivemmo il primo articolo. Il nostro timore infatti, era ampiamente giustificato dalla complessità che l'iniziativa aziendale aveva in termini di disorientamento e di conseguente inganno. E' ormai più che evidente per l'esperienze interne, ma anche esterne alla ferrovia (vedi piloti), che il simulatore, presentato come innocuo strumento di esercitazione, si dimostra nella realtà un micidiale sistema di pressione e di ricatto sui lavoratori. Come si ricorderà il lodo che avevamo presentato nel precedente articolo, aveva avuto dal lato disciplinare esito per noi negativo, ma dal punto di vista politico un effetto straordinario. Quanto scritto dalla Società al fine di ottenere positività nel risultato disciplinare del lodo, toglieva infatti alla stessa tutti gli strumenti, con le proprie dichiarazioni a verbale, per poter utilizzare in forma pretestuosa il suddetto SIDAC. A tal proposito ed a conferma palese della nostra intuizione e del risultato ottenuto, stanno uscendo a livello di indiscrezioni e di documenti, da parte della Società, programmi di valutazione del personale di macchina con tanto di voti, al fine di eliminare la circolare 25 e stabilire le nuove regole per l'assegnazione del personale ai turni. A questo programma concorre sia il SIDAC che i quiz. Vogliamo ricordare che già da anni, la Società, al fine di evitare l'impegno della formazione ha a piccoli passi costruito un sistema che potremmo definire auto formativo, consegnando il materiale nelle caselle personali senza riscontro (vedi problematiche circolari) ai macchinisti e verificando poi attraverso il SIDAC (esame di fatto) la preparazione del personale. Si capisce bene quali strumenti di ricatto e di speculazione coercitiva apre un panorama di questo tipo. Peraltro l'esame, fuori delle circostanze previste (inconvenienti di esercizio) è illegittimo. La nostra opposizione sparsa a macchia di leopardo in tutta Italia ha di fatto impedito che questo programma si trasformasse in realtà operativa. Importante a questo punto ricordare, quanto la Società ha dovuto scrivere per avere ripetiamo risultato positivo nel lodo (se non lo avesse fatto avrebbe comunque avuto un esito negativo), quanto segue: **"l'esercitazione non deve considerarsi finalizzata ad un esame del macchinista e che nessuna conseguenza negativa può derivare al lavoratore dall'eventuale esito negativo della simulazione"** e ancora: **"il SIDAC è considerato strumento di rafforzamento dei percorsi di istruzione e che in alcun modo la Società e intenzionata ad utilizzare la suddetta apparecchiatura per scopi diversi, quali esami o abilitazioni; di aver preso atto che dalla suddetta prova non possono derivare conseguenti iniziative atte a modificare ruoli, funzioni o qualifiche del personale di macchina".**

Si capirà benissimo che la Società in questi termini non potrà procedere con i suoi intendimenti, finchè troverà opposizione, ed il nostro ruolo sarà lavorare perché la consapevolezza di quanto sopra diventi patrimonio sempre più generalizzato tra il personale eliminando quelli spazi di equivocità su cui la Società lavora, per invertire un processo che fino ad ora non gli è favorevole.

F.D.

Cari colleghi

FACCIAMOCI RISPETTARE TUTTI I GIORNI CON GLI STRUMENTI DEL MANUALE "MAESTRO 2002" (il manuale si può scaricare dal sito www.macchinistiuniti.it) E DELLA "CECK LIST" RIPORTATA DI SEGUITO.
LAVORARE ATTENENDOSI AI REGOLAMENTI ED AGLI OBBLIGHI PREVISTI E' LA PRIORITA' DEL LAVORO DEL MACCHINISTA.

NATURALMENTE QUESTI STRUMENTI NON SONO ESAUSTIVI.

Va infine ricordato che per talune incombenze previste dai regolamenti o dal contratto (circolari, divisa, ecc) non sono riconosciuti i necessari tempi. Ne consegue che, seppur inseriti nella ceck list, tali incombenze sono subordinabili al predetto riconoscimento.

BENCINI RAFFAELE - Napoli

Ceck- list
Scheda principale di controllo per il servizio del PdM
(**MS**= messa in servizio) (**CV**= cambio volante) (**TR**= traghettamento)

N°	AZIONI INIZIALI per LOCOMOTIVE – AUTOMOTRICI - ELETTROTRENI	MS	CV	TR
1	Contatto con caposervizio per la regolarità del servizio da svolgere	0	0	0
2	Prelievo di testi e circolari aggornati per lo svolgimento del servizio.	0	0	
3	Indossare la divisa.	0	0	0
4	Prelievo chiavi del mezzo di trazione.	0		0
5	Apertura con la chiave della cabina di guida e delle altre uscite di sicurezza.	0		0
6	Inserimento circuito di illuminazione cabina di guida.	0	0	0
7	Associazione del telefono di servizio al numero del treno	0	0	0
8	Prelievo della chiave di erogazione REC.	0		
9	Lettura dei libri di bordo del mezzo per limitazioni prescritte e\o riparazioni non eseguite.	0	0	0
10	Uso del proprio documento di abilitazione alla condotta del mezzo.	0	0	0
11	Controllo se le caratteristiche del mezzo di trazione sono conformi al servizio da eseguire.	0	0	0
12	Controllo e/o uso dei dispositivi di protezione individuale.	0	0	0
13	Controllo dei sistemi ed attrezzature di prevenzione incendi (esistenza, validità, posizione).	0	0	0
14	Controllare sedie ed ergonometria delle strutture e dispositivi da utilizzare.	0	0	0
15	Controllo dello stato igienico dell'ambiente e delle attrezzature con cui si opera.	0	0	0
16	Controllo della visibilità dei vetri frontali.	0	0	0
17	Controllo della presenza e validità del presidio sanitario a bordo del rotabile.	0	0	0
18	Controllo piombi dei rubinetti comando del freno, intercettazione RS, RCA, e dei rotabili assegnati.	0	0	0
19	Controllo dei livelli di lubrificante e delle riserve d'aria.	0	0	0
20	Prelievo delle chiavi di comando del banco di manovra da chiaviere o altri dispositivi.	0		0
21	Controllo della quantità di carburante (Diesel).	0		0
22	Attivazione del mezzo di trazione secondo le specifiche procedure.	0		0
23	Controllo del funzionamento del relè di rivelazione correnti armoniche	0		
24	Controllo e/o inserimento del sistema di rip. Segn. e del telefono con allarme terra treno.	0	0	
25	Attivare e/o controllare le luci, la climatizzazione, la diffusione annunci a tutti i rotabili in affidamento	0	0	0
26	Controllo e predisposizione degli strumenti di arresto del treno (Bandiera, torcia, biluce shuntaggio).	0	0	
27	Attivazione della registrazione degli eventi di guida.e di riconoscimento del PdM	0	0	0
28	Attivare e controllare i sistemi di climatizzazione delle cabine di pilotaggio del rotabile.	0	0	0
29	Sollevamento (solo per controllo) di entrambi i trolley.	0		
30	Attivazione, dopo la verifica di corretto funzionamento, del solo trolley necessario.	0		

31	Carica di tutte le capacità dei rotabili.	0		0
32	Verifica delle pressioni nei circuiti e dispositivi attraverso le apposite apparecchiature.	0		0
33	Frenare i rotabili e disinserire il freno a mano o a molla del mezzo di trazione.	0		0
34	Erogazione del REC (treno viaggiatori).	0		
35	Controllo degli utensili e degli accessori (guida depannage) in dotazione ai rotabili in affidamento.	0		0
36	Accensione e/o controllo dei fanali di testa e di coda del treno.	0		0
37	Controllo funzionamento di fischio e tromba	0		
38	Eseguire la prova del freno al mezzo di trazione.	0		
39	Eseguire prova di trazione.	0		
40	Verifica del funzionamento del FAV (freno ad alta velocità) e/o antislittante)	0		
41	Controllo dei sistemi di aggancio e repulsione.	0		
42	Controllo esterno del rotabile di: carrelli, rodigi, pannelli, scacciapietre ed elementi del freno.	0		
43	Controllo efficienza delle sabbiere.	0		
44	Verifica dell'aggancio tra il mezzo di trazione e il rotabile successivo.	0		
45	Prelievo dalla propria borsa dei testi e documenti necessari all'effettuazione del servizio.	0	0	
46	Scritturazione del TV 80 da consegnare al Capotreno al suo arrivo.	0	0	
47	Verifica di eventuale differenza di orario tra orologi del PdM e Capotreno.	0	0	
48	Verifica di quantità e correttezza dei dati dei moduli di prescrizioni al treno e loro firma	0	0	
49	Acquisizione notizia riguardo la lunghezza del treno.	0	0	
50	Esecuzione della prova prescritta del freno al treno.	0	0	
51	Controllo esito della prova del freno.	0	0	
52	Attenzione all'apertura del segnale di partenza.	0	0	

--	**AZIONI FINALI per locomotive – automotrici - elettrotreni**	-	-	-
52	Ritiro del TV 306 e/o TV 80 dal Capotreno oppure consegna prescrizioni per il prosieguo del treno.	0	0	
53	Controllo esterno del rotabile di: carrelli, rodigi, pannelli, scacciapietre ed elementi del freno.	0		
54	Controllo dei dati compilati dal Capotreno sui fogli statistici.	0	0	
55	Riporre nella propria borsa dei testi e documenti necessari all'effettuazione del servizio.	0	0	
56	Disassociazione del proprio telefono di servizio.	0	0	0
57	Spegnimento dei fanali di testa e di coda del treno.	0		0
58	Riporre i mezzi di segnalamento per emergenza nei propri alloggiamenti.	0		
59	Disalimentazione della condotta REC.	0		
60	Inserire il freno a mano o a molla (a loc. isolata provare). (**stazionamento**).	0		0
61	Disattivare i sistemi di climatizzazione delle cabine di pilotaggio del rotabile.	0		0
62	Ritiro e/o verifica della registrazione degli eventi di condotta del treno.	0	0	
63	Spegnimento della ripetizione segnali e del dispositivo di comunicazione ed allarme terra treno.	0		
64	Disattivare secondo le procedure luci, climatizzazione, etc., dei rotabili affidati.	0		
65	Disattivazione del mezzo di trazione secondo le specifiche procedure.	0		0
66	Riporre le chiavi di comando del banco di manovra nel chiaviere o altri dispositivi.	0		0
67	Scritturazione del servizio sui libri di bordo e/o di eventuali anormalità tecniche.	0	0	0
68	Abbassamento del trolley (**Stazionamento**).	0		0
69	Prelievo della chiave a bracciale da agganciare alle altre chiavi della locomotiva.	0		
70	Apertura del circuito degli accumulatori (**stazionamento**).	0		0
71	Chiusura a chiave della cabina di guida e delle altre uscite di sicurezza (**stazionamento**).	0		0
72	Consegna della chiavi del mezzo di trazione(**stazionamento**).	0		0
73	Comunicazione al Caposervizio dell'ora di termine servizio e/o della regolarità del successivo.	0	0	0
74	Rapporto verbale o scritto delle anormalità sul servizio al Capodeposito o chi per esso.	0	0	0
75	Consegna documenti contabili e statistici presso le sedi preposte alla raccolta.	0	0	0
76	Deposito di testi e circolari aggornati per lo svolgimento del servizio.	0	0	0
77	Depositare la divisa.	0	0	0

Ceck- list

Scheda di controllo per il servizio treni in telecomando, treni merci, e loc in composizione

(MS= messa in servizio) (CV= cambio volante)

N°	AZIONI INIZIALI PER ATTIVARE LOCOMOTIVA IN TELECOMANDO	MS	CV
1	Controllo del funzionamento dei pulsanti di apertura e chiusura porte.	0	
2	Controllo del funzionamento della luce spia del blocco porte, delle sospnsioni pneumatiche etc etc.	0	0
3	Controllo dell'efficienza del blocco porte quando ne è previsto l'uso.	0	0
4	Esecuzione delle prove del telecomando e dell'antincendio.	0	
5	Preparazione al telecomando del mezzo secondo le procedure previste.	0	0
6	Accensione e verifica del funzionamento corretto dei fanali di testa o di coda del treno.	0	0
7	Condizionamento al telecomando del mezzo secondo le procedure previste.	0	0
8	Controllo collegamento cavo da 78 o 18 poli tra tutti i rotabili (2° ag. o C.T.)	0	
9	Dotarsi dei dispositivi di arresto del treno e della guida depannage della loc. da portare sulla vettura pilota.	0	0
	AZIONI FINALI per locomotiva in telecomando	-	-
10	Disattivazione del telecomando del mezzo secondo le procedure previste.	0	
11	Spegnimento dei fanali di testa o di coda del treno.	0	
12	Conservare i dispositivi di arresto del treno e la guida depannage.	0	
13	Disttivazione, circuito accumulatori, freno a mano/molla, chiusura cabine e consegna chiavi **(Stazionamento)**	0	
N°	**AZIONI INIZIALI PER LA GUIDA DA VETTURA PILOTA**	-	-
1	Apertura con la chiave della cabina di guida e delle altre uscite di sicurezza.	0	0
2	Inserimento circuito di illuminazione cabina di guida.	0	0
3	Lettura dei libri di bordo del mezzo per eventuali limitazioni prescritte e\o riparazioni non ancora eseguite.	0	0
4	Prelievo delle chiavi di comando del banco di manovra da chiaviere o altri dispositivi.	0	0
5	Attivazione del mezzo di trazione secondo le specifiche procedure del telecomando.	0	0
6	Carica di tutte le capacità dei rotabili.	0	
7	Verifica delle pressioni nei circuiti e dispositivi attraverso le apposite apparecchiature.	0	
8	Frenare i rotabili e disinserire il freno a mano o a molla del mezzo di trazione.	0	0
9	Erogazione del REC (treno viaggiatori).	0	
10	Prova del Fischio e della tromba	0	
11	Prova di trazione		
12	Prova dell'antislittante	0	
13	Prova dell'efficienza del citofono con 2° macch.	0	
14	Esecuzione della prova del funzionamento del blocco porte (quando ne è previsto l'uso).	0	
15	Controllo e/o inserimento dei sistemi di ripetizione segnali ed allarme terra treno.	0	0
16	Attivare e/o verificare, luci, climatizzazione e/o altri servizi ai veicoli in affidamento.	0	0
17	Controllo dei sistemi ed attrezzature di prevenzione incendi (esistenza, validità, posizione).	0	0
18	Controllo e/o uso dei dispositivi di protezione individuale.	0	0
19	Controllare sedie ed ergonometria delle strutture e dispositivi da utilizzare.	0	
20	Controllo dello stato igienico dell'ambiente e delle attrezzature con cui si opera.	0	0
21	Controllo della visibilità dei vetri frontali.	0	0
22	Controllo della presenza e validità del presidio sanitario a bordo del rotabile.	0	0
23	Controllo piombi: del rubinetto comando del freno, della intercettazione RS, RCA, e dei rotabili assegnati.	0	0
24	Mettere a portata di mano del PDM gli strumenti di arresto di emergenza del treno.	0	0
25	Attivazione dei sistemi di registrazione degli eventi di guida.e di riconoscimento del PdM	0	0
26	Attivare e controllare i sistemi di climatizzazione delle cabine di pilotaggio del rotabile.	0	0
27	Accensione e/o verifica del funzionamento corretto dei fanali di testa o di coda del treno.	0	
28	Acquisizione notizia riguardo la lunghezza del treno.	0	
29	Esecuzione della prova prescritta del freno al treno.	0	
30	Controllo esito della prova del freno.	0	

Segue Treni in telecomando, treni merci, e loc in composizione
(MS= messa in servizio) (CV = cambio volante)

31	Attenzione all'apertura del segnale di partenza	0	0
	AZIONI FINALI per vettura pilota	-	-
32	Spegnimento dei fanali di testa o di coda del treno.	0	
33	Frenare a fondo i rotabili e, per **stazionamento**, inserire il freno a mano ove è previsto.	0	
34	Disattivare i sistemi di climatizzazione delle cabine di pilotaggio del rotabile.	0	0
35	Ritiro e/o verifica della registrazione degli eventi di condotta del treno	0	0
36	Riporre o trasferire i mezzi di segnalamento per emergenza.	0	
37	Disattivare, dove è previsto, luci e/o altri servizi ai veicoli in affidamento.	0	
38	Disattivazione dei sistemi di ripetizione segnali e dispositivi di comunicazione ed allarme terra treno.	0	
39	Disattivazione del mezzo di trazione in telecomando secondo le specifiche procedure.	0	
40	Riporre o trasferire le chiavi di comando del banco di manovra.	0	
41	Scritturazione del servizio sui libri di bordo e/o di eventuali anormalità tecniche.	0	0
42	Apertura del circuito di illuminazione cabina di guida e degli accumulatori.	0	
43	Chiusura a chiave della cabina di guida e delle altre uscite di sicurezza (**stazionamento**).	0	
N°	**AZIONI INIZIALI SPECIFICHE PER IL SERVIZIO MERCI**	-	-
1	Verifica di eventuale differenza di orario di orologi tra PdM e DM/DC.	0	0
2	Prelievo dei documenti del treno.	0	
3	Comunicazioni di servizio con uffici competenti dei dati necessari alla formazione del treno.	0	
4	Esecuzione della prova del freno.	0	
5	Custodia sulla locomotiva dei documenti di trasporto dei carri.	0	0
6	Scritturazione in partenza del TV 306 e TV 80.	0	0
7	Togliere i dispositivi di immobilitazione del treno.	0	
	AZIONI FINALI per il servizio merci	-	-
8	Scritturazione in arrivo del TV 306.	0	0
9	Consegna dei documenti del treno.	0	
10	Applicare i dispositivi di immobilitazione del treno.	0	
N°	**AZIONI PER MEZZO DI TRAZIONE IN COMPOSIZIONE**	-	-
1	Apertura con la chiave della cabina di guida.	0	
2	Attivazione del sistema di illuminazione interna del mezzo.	0	
3	Lettura dei libri di bordo del mezzo in composizione per eventuali condizionamenti.	0	
4	Prelievo della chiave a bandiera in caso erogazione del REC.	0	
5	Verifica degli estintori a bordo del mezzo della dotazione di attrezzi.	0	
6	Verifica della corretta posizione dei rubinetti di comando del freno.	0	
7	Controllo del freno a mano o a molla.	0	
8	Prova del freno.	0	
9	Verifica dell'aggancio tra il mezzo di trazione e il rotabile successivo.	0	
10	Verifica o effettuazione del condizionamento del mezzo per il trasporto in composizione.	0	
11	Condizionare il mezzo per l'eventuale erogazione del REC al treno.	0	0
12	Portare sul mezzo di trazione titolare le chiavi di chiusura del mezzo, la chiave a bandiera e i libri.	0	
	AZIONI FINALI per mezzo di trazione in composizione	-	-
13	Riportare sul mezzo di trazione la chiave a bandiera e i libri di bordo.	0	
14	Controllo esterno del rotabile di: carrelli, rodigi, pannelli, scacciapietre ed elementi del freno.	0	
15	Scritturazione dei libri di bordo (ove è previsto).	0	0
16	Ricongiungimento della chiave di sicurezza a bracciale con il resto delle chiavi (messa a terra condotta REC).	0	
17	Applicare il freno a mano a molla per **stazionamento**.	0	
18	Disattivazione del sistema di illuminazione interna del mezzo.	0	
19	Chiusura a chiave del mezzo per **stazionamento**.	0	

Firenze 4 giugno: CONVEGNO QUALE SICUREZZA PER LE FERROVIE?

Con il patrocinio della Regione Toscana e della Provincia di Firenze si è tenuto i convegno sulla sicurezza in ferrovia organizzato dalla nostra rivista.

Erano presenti alcuni personaggi politici fra i quali gli onorevoli Cento e Gianni, l'assessore alla Regione Toscana ai Trasporti Riccardo Conti, alcuni dirigenti delle FS, il professor Sarti dell'università di Bologna, rappresentanti di alcune associzioni di consumatori ed i portavoce dei pendolari della Lombardia, Emilia Romagna e della Toscana.

Erano assenti, seppur invitati, i rappresentanti nazionali di tutti i sindacati (… a loro non interessano gli interventi e le relazioni sulla sicurezza di qualificati tecnici… a loro interessano "i tavoli di trattativa e gli accordi" ndr!).

Il convegno è stato aperto con una puntuale relazione dell'esperto prof. Don Enrico Chiavacci, allegata agli atti del convegno e disponibile (anche via e-mail) per tutti coloro che la richiederanno telefonando in redazione.

Dobbiamo dire, per correttezza, che essendo il 4 giugno all'interno di un lungo ponte, le presenze dei ferrovieri non erano molte, nondimeno i qualificati interventi hanno prodotto un dibattito interessante e produttivo. La partecipazione al convegno di due licenziati per aver denunciato nella trasmissione Report la insicurezza nelle FS ha spostato anche i termini del dibattito sulla solidarietà e sulla necessità di mettere in piedi iniziative di sostegno per la loro riassunzione.

Unico rammarico le assenze di alcuni macchinisti dell'ex CO.M.U. sempre presenti nel passato a simili iniziative ma che ora, promossi "sindacalisti", hanno subito imparato a non ascoltare più né i macchinisti, né i licenziati, né i tecnici qualificati.

Sono stati promossi perché sono "bravi" e possono andare alle trattative senza ascoltare la base che, come si sa, per tutti i sindacati non conta assolutamente niente.

Prof. Sarti, Università di Bologna

Prof. Don Enrico Chiavacci noto esperto e scrittore di problemi delle FS aveva già partecipato nel passato a convegni sulla sicurezza. ***LA SUA IMPORTANTE RELAZIONE E QUELLA DEL PROF. SARTI SONO DISPONIBILI SUL SITO WWW.MACCHINISTISICURI.INFO O SARÀ INVIATA A CHI LA RICHIEDERÀ ALLA NOSTRA REDAZIONE.***

Iniziative decise al convegno

1. È stato costituito un comitato nazionale **per l'efficienza e la sicurezza delle ferrovie** composto dalle associazioni dei consumatori, dai portavoce dei pendolari e dagli RLS presenti.
2. È stata decisa una manifetazione nazionale a **Genova** per la **sicurezza delle ferrovie e la riassunzione dei licenziati.**
3. Sarà chiesto un incontro del comitato con i rappresentanti del centrosinistra e centrodestra per illustrare le richieste che vorremmo inserite per le ferrovie nei programmi elettorali che si stanno preparando per il 2006. Uno dei punti riguarerà "la riassunzione dei licenziati in ferrovia".
4. Una manifestazione il 12 gennaio del 2006 a Crevalcore per ricordare le vittime e verificare cosa è cambiato dopo un anno.

Palermo, 17/5/2005 Reparto di Neurochirurgia

PENSIERI OSPEDALIERI

di Galici Enrico

Squallide mura di una stanza d'ospedale, dimora obbligata per lunghe giornate d'attesa.
Conoscenze mai immaginate che dirompenti entrano nella tua intimità, diventando familiari compagni di viaggio di un nuovo mondo.
Cosa resta acceso del tuo?
Il tuo pensiero, disteso in un lettino d'ospedale, vaga nei labirinti della mente proiettandoti in sentimenti di gioia e dolore.
- Ricordare: i dialoghi con i colleghi al bar, le riunioni sui turni, il contratto, il salario.
- Rattristarsi nel ripercorrere gli accordi sindacali, firmati da altri e spesso da te non conosciuti, non capiti, non condivisi, semplicemente subiti.
Nel cercare qualcosa di nuovo nella unica porzione di cielo concessa dall'obbligata postura, il pensiero continua a volare.
Riaffiorano le lotte per il referendum, beffa del contratto. Fanno votare i lavoratori indistintamente su tutto il contratto da loro già firmato, annullando un concetto base della democrazia. Un contratto, un accordo deve essere votato, prima della firma, da tutti i lavoratori nella parte generale e solo dalle varie categorie nello specifico settoriale. Per valutare effettivamente la conoscenza, il consenso.
No delega in bianco passiva, ma partecipazione, adesione, conoscenza. Invece no!!!
Se la tua categoria è contraria ad un contratto che ti umilia, come uomo e come lavoratore, ma la maggioranza, "ammesso che sia reale", vota a favore.
Il contratto viene convalidato per intero. Tu subisci anche la tua parte e come un animale da soma devi abituarti.
Passano le ore, nell'immutabile posizione, e lo sguardo si sposta in un'altra porzione di cielo concessa, i ricordi riaffiorano.
Ti rivedi nel piazzale dove bastava uno sguardo, un gesto e una forza unificante ti faceva sentire vicino a coloro che vivono nei tuoi bisogni e nelle tue necessità. La lotta irruente sfociare nello sciopero.
"Il freddo locomotore con la forza cieca del baleno bloccava tutto". Adesso invece sono loro, "i falsi manovratori del vapore", che decidono se devi scioperare, quando e per cosa, allo stesso tempo, con la falsa scusa della tutela degli utenti, ignari strumenti nelle loro mani, ti obbligano a garantire la presenza sul lavoro, tu, pedina nelle loro mani, viaggi nella nebbia del non dire, del non capire e del non sapere. E così tu, uomo che hai sentimento, il giorno del loro sciopero, vivi di sensi di colpa.
Il tuo io si dibatte tra mantenere vivo un tuo diritto, "lo sciopero", e la consapevolezza che altri, che lo hanno reso privo di valore e nullo, adesso lo usano per la sopravvivenza del loro vuoto potere sindacale.
Così diviso, lacerato, straziato operi con la tua non scelta, e quella forza d'unione che ti inorgogliva come il lampeggiare del faro incrociando un tuo collega, svanisce nel sentirti solo, diviso, emarginato.
Il sole penetra nella stanza, lanciando i suoi raggi nelle calde pareti. Un caldo appiccicoso carico d'odori di corsia d'ospedale distrae la tua mente, ed inconsapevolmente muovi le gambe alla ricerca di un po' di frescura. Un sorriso ti prende, nonostante tutto le muovi. Una gioia egoista t'assale: "Mi muovo da solo!! Potrò continuare a camminare!"
Il cervello nuovamente parte veloce, galoppa come i battiti del tuo cuore e pensi all'operazione che devi subire, la paura ti assale, un pensiero ronzante e fisso ti penetra fin dentro il cervello: "Andrà tutto bene? Ce la farò?"
L'immagine dei tuoi affetti affiora e sboccia dentro di te, li vedi spaventati, tristi, preoccupati e li stringi a te in un vortice d'affetto e ti ritorna in mente quando quel giorno, uscendo di casa, con una carezza ed un bacio li hai detto: "A domani!"
Così d'improvviso, come in un film già visto, ti passano davanti le immagini di tutti gli inconvenienti ferroviari, "come loro li chiamano", grandi e piccoli, noti e sconosciuti e nello scorrere di questi fotogrammi rivedi i volti di tutti i tuoi colleghi feriti o morti che l'indomani non sono tornati a casa.
Una lacrima dal sapore di sale ti scende e ti arriva in gola e passa dal cuore al cervello.
La rabbia lascia spazio alla ragione. Da dentro ti senti salire l'orgoglio della appartenenza, un lampo ti abbaglia.
"Se tutti noi ci fermassimo anche per una sola ora". Senza consenso sindacale o rispetto per la legge sulla regolamentazione degli scioperi.
Sorretti dagli utenti che vogliono viaggi sicuri spinti dal saluto dei nostri cari, forti delle nostre ragioni "lavorare per vivere non per morire". Forse se ritrovassimo la forza per farlo, la sicurezza nei nostri luoghi d lavoro, non sarebbe solo una legge scritta, un diritto da difendere, ma la certezza di avere un futuro da vivere.
Le luci si accendono le forme cambiano gli odori ormai familiari riempiono i polmoni, la tensione celata di giorno, da quanti ti sono vicini, ti assale. Suoni un campanello ed un altro lavoratore "sia dottore o infermiere" ti viene vicino, uno sguardo consapevole del tuo stato d'animo, ti somministra qualcosa per dormire o, meglio, per chiudere gli occhi, tanto la tua mente nella rilassatezza delle membra ritorna allo stesso sogno, o incubo, che rivivi da quel giorno.
L'orologio scandisce con tocchi precisi il passare delle ore, la tua mente li percepisce e, come in una giostra, alla fine del giro con un flash ti ricorda che devi prepararti, baci amorevolmente i tuoi cari e ti avvii.
Sei in anticipo rispetto all'orario di presentazione, "è tua buona abitudine, ti concedi del tempo per te", saluti gli amici, ti soffermi con loro e con calma vai a prendere i libri di bordo, per un primo controllo.
Camminando lo cerchi, lo vedi imponente di ferro freddo che si riscalda man mano t'avvicini, lo controlli, lo tocchi, palpita, si muove. Gesti consueti che ogni volta, giorno dopo giorno, vi fondono in un'unica cosa. Consapevole della sua forza, della sua potenza che elegantemente mostra, vi muovete armonicamente.
Un verde, un gesto, un fischio e via - Lo senti distendersi, tirare, oscillare, il paesaggio intorno a voi scorre sempre più veloce, inconsapevolmente i vostri cuori si fondono ed accelerano o rallentano in simbiosi come la velocità del viaggio ad una vostra scelta, ad un vostro impulso, ad una vostra decisione. I binari davanti corrono lucidi all'apertura di una curva, un grido, una frana ha invaso la sede ferroviaria. Meccanicamente parte l frenatura rapida. Assieme urlate con le ruote fumanti e l'orgoglio di non lasciarsi andare.
L'urto, la paura, lo sgomento, il dolore lancinante; il pensieri va agli altri, "i viaggiatori", come stanno? Di cosa avranno bisogno?
Uno squillo del cellulare: "Come state? Il treno può proseguire?"
Vi guardate sgomenti, senza rancore, voi non vi siete traditi, assieme contorti nel dolore e le lamiere deformi.
Sudato, agitato, spaventato un medico vi sveglia: "Buon giorno".
Anche questa notte è passata.

Macchinista Galici Enrico
339-6139793 /313-8153208
Presidio Pax Palermo
Ultimo treno n° 1924 Palermo – Roma del 6/5/2005 fermato da una frana a Pollina

APPELLO AI MACCHINISTI

La situazione si fa pesante... Ritroviamo la nostra unità stringendoci al giornale

Dal 1908 questa rivista scritta e gestita da macchinisti segue nel bene e nel male la storia della nostra categoria. La sua totale autonomia da tutti i sindacati, il rifiuto di ogni forma di censura e di ogni pubblicità, i valori dell'unità e delle lotte ne hanno sempre fatto un punto di riferimento di culture e progresso sociale. La fase degli anni '80-'90 che dopo aver ricostruito l'unità, la partecipazione attiva del personale, aveva dato vita a mirabili lotte e grandi conquiste che ci avevano presentato come esempio alternativo ai grigi e burocratici sindacati esistenti, è ormai chiaramente finita. Gli accordi di vertice che i sindacati decidono di firmare nella ritrovata e totale cogestione senza consultare la base, hanno ripreso il sopravvento e tempi duri si annunciano all'orizzonte.
La difesa dei licenziati, dei puniti per aver preteso sicurezza, l'introduzione del VACMA e dell'agente unico, l'assalto alla circolare 25 e all'orario di lavoro saranno da questa rivista difesi e contrastati con tutte le nostre possibilità.
Lo faremo assieme ai nostri lettori, a quei macchinisti, a quei ferrovieri e lavoratori che si battono per una società civile, moderna dove il lavoro, la sicurezza, la qualità della vita prevalga e dove ciascuno possa contare e decidere del proprio avvenire.

ABBONARSI E PROPAGANDARE IL GIORNALE SIGNIFICA OGGI ANCHE QUESTO

La Redazione di Ancora in Marcia

È MORTO PIO BALDELLI

ERA STATO NOSTRO DIRETTORE

Con grande dolore apprendiamo della morte di Pio Baldelli che ricordiamo è stato dalla nascita nostro stimato direttore per oltre 20 anni.

La Redazione di Ancora in Marcia

Chi era Pio Baldelli

Storico del cinema, docente di teoria e tecnica delle comunicazioni di massa. Voce libera e trasversale dell'opposizione. Pio Baldelli è morto, il 19 giugno, a Firenze. Aveva ottantadue anni, era ricoverato all'ospedale di Santa Maria Nuova. Chi frequentava l'università negli anni Settanta-Ottanta ricorda ancora le sue lezioni nell'ateneo fiorentino con le aule stracolme di studenti alla facoltà di Magistero dove chiamava in cattedra con lui esponenti del mondo politico, del cinema, della cultura, del teatro (da Dario Fo a Marco Bellocchio, a Nanni Moretti). In ateneo ha organizzato per la prima volta una sfilata di moda, come evento di comunicazione. Giornalista pubblicista, ex parlamentare nei primi anni Ottanta, entrò alla Camera con la lista radicale di Marco Pannella, ma come indipendente. E' stato fra i primi studiosi in Italia a interessarsi delle comunicazioni di massa, a indagarne le fenomenologia. Come aveva fatto anche Pierpaolo Pasolini e Adele Cambria, aveva prestato la sua firma per dirigere il quotidiano "Lotta Continua" negli anni incandescenti della morte a Milano dell'anarchico Pinelli. Fu denunciato per diffamazione dal commissario Luigi Calabresi: Pio Baldelli fu anche processato e condannato per alcuni articoli usciti su "Lc", di quelle udienze sono rimasti storici i resoconti firmati da Camilla Cederna.
Tra gli scritti di Baldelli, il volume "Informazione e controinformazione" è stato considerato alla fine degli anni Sessanta e in tutti gli anni Settanta uno dei testi fondamentali sul tema della comunicazione. Prima di arrivare a Firenze, aveva insegnato all'ateneo di Cagliari e da sempre, Baldelli era teorico convinto della nonviolenza. Studioso attento ai movimenti giovanili, a tutto il nuovo che si affacciava alla società: quando nascono le prime radio libere, a metà degli anni Settanta, la casa di Baldelli in via dell'Oriolo a Firenze, si affolla di gente, registi, scrittori, giornalisti, giovani pubblicitari interessati a organizzare iniziative legate alle prime radio. Come aveva fatto con "Lotta Continua", Baldelli presta volentieri il suo nome er dirigere le prime emittenti alla ricerca di un direttore responsabile.

RIVISTA AUTOGESTITA DEI MACCHINISTI

- Autonomo da tutti i sindacati e partiti
- Senza alcuna censura per nessuno
- Non vive di pubblicià ma solo di abbonamenti
- Gestione collettiva e volontaria

PIÙ ABBONATI PIÙ FORTI E UNITI I MACCHINISTI

Stiamo riorganizzandoci

(ricerchiamo rappresentanti in tutti gli impianti, telefonateci).

W L'UNITÀ
W I MACCHINISTI UNITI

PER CONTATTARCI

Redazione
Ancora in Marcia
Via del Romito 7
50134 FIRENZE

TEL. 055 480166
FS 967.2218
FAX 055 4631872
E-mail: inmarcia@tiscali.net

TFR, SILENZIO ASSENZO

di Felice Pasquale

L'annunciato provvedimento legislativo sul *silenzio/assenso* farebbe scattare, da settembre o ottobre, i sei mesi entro il quale i lavoratori dovranno eventualmente esprimere il dissenso all'ingresso nei fondi pensioni del loro TFR.

Istituito nel 1919 come prima forma di regolamentazione dell'indennità di fine rapporto, riservata agli impiegati, il TFR, nel 1942, venne inserito nel Codice Civile e nel 1966 venne esteso a tutti i dipendenti privati e pubblici.

Per capire meglio cosa sta accadendo è opportuno un breve cenno sulle pensioni, ovvero alla previdenza nel suo complesso.

La riforma delle pensioni, come dice il giallista Carlo Lucarelli, *"è una brutta storia"*. Comincia con la *Riforma Amato* (Dlgs 30/12/1992 n.503), che ha ridotto l'ammontare delle pensioni erogate ed ha uniformato le varie gestioni previdenziali, introducendo il calcolo delle pensioni sulla base delle retribuzioni dell'intera vita lavorativa. Poi, è la volta della *Riforma Dini* (L. 08/08/1995 n.335) che ha stabilito lo stesso trattamento pensionistico tra lavoratori pubblici, privati e autonomi e che ha introdotto il sistema contributivo, basato sui contributi versati nell'intero periodo lavorativo, un meccanismo analogo a quello esistente al tempo delle "marchette assicurative" (prima del 1968).

Successivamente, alla riforma Dini, con la legge 243 del 23 agosto 2004 *Berlusconi/Maroni* (in vigore dal 6 ottobre 2004), viene data la definitiva "spallata". Al fine di favorire le pensioni integrative private e quindi lanciare i Fondi pensione in Italia, i decreti legislativi approvati dal Governo o in corso di approvazione, prevedono, tra l'altro, le *"…modalità tacite di conferimento del trattamento di fine rapporto ai Fondi"*. Il trasferimento del TFR ai Fondi pensione si inserisce nella più vasta disarticolazione dello stato sociale, che prosegue oramai da molti anni nelle politiche dei vari governi (di centro-sinistra o di centro-destra) riguardanti previdenza, sanità, scuola e trasporti. Nel caso del TFR, oltre ai tagli di spesa, esistono appetiti per la rilevante massa di denaro che verrebbe iniettata nel sistema finanziario. Si calcola che le quote di TFR complessivamente maturate dai lavoratori ammontino a 15 miliardi di euro, una cifra considerevole sulla quale in molti vorrebbero mettere le mani.

Ecco allora che un sistema pensionistico non più in grado di assicurare una pensione adeguata, genera la necessità dei fondi pensione complementari.

CONFRONTO FONDI NEGOZIALI E T.F.R. (ultimi 5 anni)					
Rendimento %	dal 31/12/99 al 31/12/04 **5 anni**	dal 31/12/00 al 31/12/04 **4 anni**	dal 31/12/01 al 31/12/04 **3 anni**	dal 31/12/02 al 31/12/04 **2 anni**	dal 31/12/03 al 31/12/04 **1 anno**
Fondi pensione negoziali	9,2	5,4	6,0	9,8	4,5
TFR	15,8	11,9	8,7	5,4	2,5

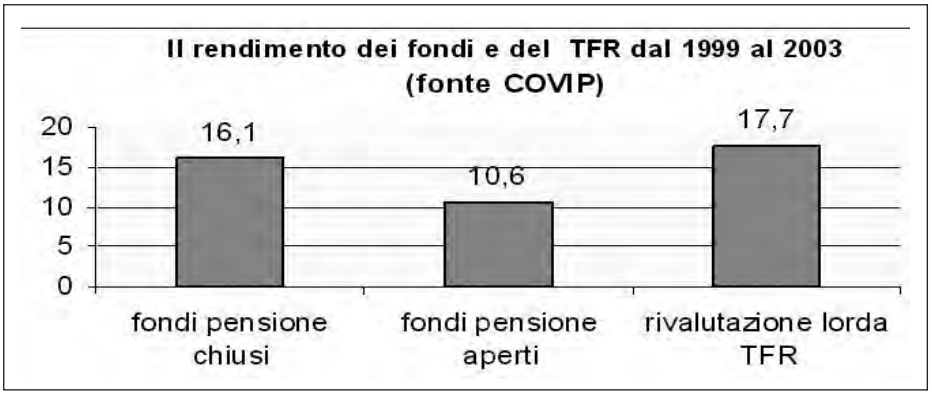
Al contrario, il TFR, essendo salario differito, dovrebbe rimanere nella disponibilità del lavoratore per le spese familiari straordinarie (casa, sanità, scuola, ecc.). Oppure per far fronte alla momentanea perdita del lavoro.

I fondi pensione, in Italia, non hanno avuto molte adesioni. Dal 1993 ad oggi, solo il 13% dei lavoratori ha sottoscritto un Fondo e quelli negoziali chiusi, come ad esempio il Fondo Eurofer, hanno il maggior numero di iscritti, mentre pochi lavoratori aderiscono ai fondi aperti.

Secondo le tabelle pubblicate dalla rivista "Altro Consumo" "Soldi & Diritti" n° 78 del settembre 2004, non basterà aderire a tali fondi complementari per avere una pensione decorosa. Non solo, la Commissione di vigilanza sui fondi pensione (COPIV) indica che l'andamento dei fondi negoziali chiusi (in alto la tabella riferita agli ultimi 5 anni) è meno vantaggioso del rendimento del TFR che, peraltro, non è esposto ai rischi dei mercati finanziari.

Il grafico (nella pagina precedente – fonte COPIV) conferma che il rendimento del TFR nel periodo 99-2003 è stato maggiore di quello dei fondi pensione, sia chiusi che aperti.

Tuttavia, va precisato che, in una situazione di mercato ottimale, le rendite dei fondi negoziali a lungo termine possono essere maggiori. In questo caso, però, dopo vari crack nel mercato azionario, quale lavoratore può affidare i propri risparmi, la propria liquidazione a banche, assicurazioni, ecc.?



Naturalmente, i vari governi hanno incentivato l'accesso ai fondi detassandoli, mentre hanno tassato maggiormente il TFR (dal 2001 è stata introdotta la tassazione dell'11% sulla rivalutazione del TFR; dal 2003 il TFR viene tassato come normale reddito, mentre prima era tassato al 25% circa).

Non solo, lo stesso TFR non è stato inserito nella "no tax area" restando perciò escluso da qualsiasi riduzione fiscale.

Gli invocati equilibri economici del sistema previdenziale, vengono tuttavia ignorati quando si chiede la separazione di tutta una serie di prestazioni assistenziali che rimangono invece a carico degli enti previdenziali, mentre dilagano le decontribuzioni per le nuove assunzioni e le evasioni che accentuano l'abbattimento degli introiti.

Per quanto riguarda il Fondo Speciale per i trattamenti pensionistici a favore del personale delle Ferrovie dello Stato SpA presso l'INPS, riportiamo delle tabelle riguardanti il bilancio preventivo per l'anno 2005 (tutti gli importi sono in milioni di Euro): (*)

Lo squilibrio gestionale del Fondo è posto a carico dello Stato (articolo 210, ultimo comma, primo periodo del Testo Unico approvato con DPR 29/12/73 n.1092).

Il numero, l'importo complessivo e medio delle pensioni in pagamento nell'anno 2005 sono così preventivate:

Per quanto riguarda le pensioni dirette il 35,20% è di importo mensile lordo compreso tra i 1.250,00 e i 1.500,00 €; il 34,95% tra i 1.500,00 e i 1.750,00; il 10,15% tra i 1.750,00 e i 2.000,00; solo il 7,16% supera i 2.000,00 €.

L'84,83% delle pensioni reversibili è compreso tra 1.000,00 e 1.500,00 € mensili lorde.

Siccome i ferrovieri, anche se lo volessero, non sono centenari, ricordiamo che l'elevato numero delle pensioni erogate, rispetto ai dipendenti, è la diretta conseguenza della politica dei pre-pensionamenti.

Non è difficile notare, dalla lettura delle tabelle e dei dati sopra esposti, la diminuzione delle entrate, dovute ad un minore gettito contributivo, e nel contempo l'aumento delle uscite: questa forbice tenderà a dilatarsi ulteriormente a causa della diminuzione continua dei contributi versati, sia perché i ferrovieri continuano ad andare in pensione, sia perché i nuovi assunti nelle società costituite per cessione di ramo d'azienda (fuorché RFI che ha preso il posto di FS SpA), a far data dal 1° aprile 2000, non sono più iscritti al Fondo Speciale ma direttamente all'INPS presso il fondo dei lavoratori dipendenti, compresi quindi i contributi previdenziali.

In tale contesto appare evidente l'attacco al nostro Fondo Speciale, attraverso il progressivo esaurimento della gestione; pertanto, alla luce di quanto sta succedendo nelle previdenza pubblica, la situazione richiede un'immediata mobilitazione della categoria per la difesa e il mantenimento del Fondo Speciale, garanzia dell'attuale regime previdenziale, che nessun fondo di previdenza complementare potrà mai garantire.

QUANTITA', IMPORTI COMPLESSIVI E MEDI ANNUI

Categoria	Numero	Importo complessivo annuo	Importo medio annuo
Dirette	170.726	3.525.024.681	20.647
Reversibili	78.270	956.114.559	12.216
Totale	248.996	4.481.139.240	32.863

SITUAZIONE ANNI PRECEDENTI

Descrizione	2002	2003	2004
Pensioni dirette	173.103	172.310	170.459
Importo medio annuo	19.071 €	19.576 €	20.114 €
Pensioni reversibilità	78.191	77.875	77.759
Importo medio annuo	11.568 €	11.639 €	11.981 €

FONDO SPECIALE FS - PREVENTIVO 2005

Descrizione	Preventivo 2004	Preventivo 2005	Variazioni assolute
Situazione patrimoniale inizio anno	1	1	0
Entrate	1.174	1.153	-21
Uscite	4.413	4.536	+123
Trasferimento dalla GIAS	-3.239	-3.383	-144
Situazione patrimoniale fine anno	1	1	0

(*) il Fondo Speciale FS ha approvato una nota di variazione al bilancio preventivo

CONGRESSO OR.S.A.: UN'OCCASIONE MANCATA

DALLA FIRMA DEL CONTRATTO ALL'ACCORDO DEL 23/06/05

di Pasquale Romano

Ad aprile si è svolto il Congresso Straordinario "Macchinisti Uniti", resosi necessario a causa delle dimissioni di 2 dei 5 Coordinatori Esecutivi (Pasquale Romano e Savio Galvani) e di tutti i subentranti che, a loro volta, non accettavano l'incarico. Il tutto era collegato alle divergenze sulla firma del contratto (14 luglio 2004) che non aveva modificato nulla rispetto alla vertenza sostenuta con 10 scioperi.

L'intendimento dei dimissionari era quello di verificare la linea sindacale intrapresa, in contrasto con quella condivisa nel precedente Congresso. Invece, con un atto contestatissimo, l'ordine del giorno del Congresso, veniva limitato alla sostituzione dei due dimissionari, in modo da evitare così un bilancio politico-sindacale e la verifica di tutto il gruppo dirigente. Al Congresso, nella relazione introduttiva, i Coordinatori rimasti in carica (Salustri, Giammarco e Seminara), immemori delle vuote promesse circa la Commissione sull'orario di lavoro e quanto altro prospettato per giustificare la firma, .non hanno fatto alcuna autocritica, anzi, hanno attribuito al dissenso interno la causa dei modesti risultati nelle elezione RSU ed hanno poi sventolato l'accordo del 19 aprile come un loro risultato, ignorando i meriti dello sciopero auto convocato di gennaio, di cui non erano stati nemmeno gli artefici. La relazione introduttiva ha di fatto impedito ogni mediazione per ritrovare l'unità e per ricercare quei meccanismi che potessero scongiurare il ripetersi della sottoscrizione di accordi senza un'ampia condivisione. Purtroppo, la mozione presentata, con cui si chiedeva la modifica dell'ordine del giorno, l'elezione di tutti i 5 Coordinatori e, quindi, una verifica politica di quanto accaduto, non ha raggiunto la maggioranza necessaria. Tuttavia, la mozione è stata votata da oltre il 40% dei delegati e questo dovrebbe far riflettere. chi pensa di avere il controllo dell'organizzazione.

A quel punto, le mediazioni residue altro non erano che le lusinghe di chi ci chiedeva di ritirare le dimissioni all'insegna del "volemose bene" senza, di contro, fare alcun passo indietro e senza affrontare i nodi della questione. In questa logica abbiamo rinunciato anche ad eleggere uno dei due nuovi coordinatori, proprio per evitare di essere accusati, ancora una volta, di frenare l'azione della maggioranza.

Preoccupa il clima che si è instaurato, dove il gruppo dirigente scivola sempre di più verso un "segretariato" di tipo decisionista, tipico delle altre organizzazioni. Nella logica che ha contraddistinto il Comu, il dibattito, anche aspro, e la condivisione dei percorsi erano una ricchezza e la rotazione dei 5 coordinatori preservava da derive autoritarie ed accentratrici. La circolazione dei documenti e delle idee garantiva una attività propositiva e consultiva, che giungeva a sintesi nelle rivendicazioni. Invece, gli effetti del "nuovo corso" spingono in direzione opposta ed in questi giorni abbiamo verificato che i documenti e gli accordi vengono portati a conoscenza degli attivisti dopo la loro sottoscrizione, al punto che la sospensione degli scioperi la apprendiamo dall'Ansa.

Come molti avranno capito il riferimento è all'accordo del 23 giugno ultimo scorso, il cui metodo utilizzato è uguale a quello adottato in occasio-

ACCORDO DEL 14 OTTOBRE 2004 (stralcio)

Sulla base dei primi elementi risultanti dalle analisi predette si prevederà:

- il miglioramento del sistema di presenza e vigilanza attraverso l'installazione di "touche", e altri sistemi operativamente alternativi al pedale;
- l'installazione di dispositivi di "reiterazione" con funzioni di vigilanza, diversificati per ciascuna tipologia di locomotiva;
- l'adeguamento delle condizioni ergonomiche e posturali secondo gli esiti degli studi svolti, anche migliorando o sostituendo il sedile del posto di guida;
- l'attivazione del sistema di comunicazione terra-treno, attraverso il sistema GSMR che sarà attivato a partire dal 25 ottobre e che, successivamente al periodo di pre-esercizio, sarà progressivamente esteso alla chiamata di emergenza, in una prima fase attraverso l'utilizzo di telefoni cellulari.

IL CONFRONTO TRA I DIVERSI VERBALI DÀ BENE IL SENSO DI CIÒ CHE ACCADE

VERBALE 19 APRILE 2005 (stralcio)

3. L'Azienda procederà ad escludere il VACMA dai sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare:
   - i tempi e le modalità di sostituzione del VACMA,
   - la separazione VACMA e SCMT.

   Il confronto dovrà esaurirsi nell'arco di 20 giorni. In tale arco temporale l'Azienda sospenderà l'attrezzaggio dei mezzi con il VACMA.

ne della firma del contratto. L'accordo raggiunto è essenzialmente di tipo economico ed in linea con gli aumenti dei ministeriali; tralascia gli aspetti principali della vertenza quali: la clausola sociale, il piano di impresa, la sicurezza. Tutti elementi su cui poggiava l'intera vertenza. Come al solito, si è scelto di elargire un po' di soldi per distogliere l'attenzione dei ferrovieri dai problemi veri.

Per quanto riguarda il Vacma, l'accordo è più fumoso di quello del 19 aprile che in parte viene rimesso in discussione con provvedimenti per niente rassicuranti. Infatti, agli apprezzabili, quanto astratti, obiettivi condivisi (*…controllo …vigilanza … senza ricorrere alle interazioni del personale…)* vengono accostate azioni incompatibili con tali obiettivi *(…sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione…)*, riesumando così l'accordo del 14 ottobre 2004 contro cui TUTTI abbiamo riversato litri di inchiostro.

La smania di una trattativa a tutti i costi sta prevalendo sulla razionalità, perché, prima di pensare alle mediazioni occorre "sfondare". E noi, ancora, non abbiamo sfondato nulla! Basti pensare che non riusciamo a fargli rispettare gli accordi, come, ad esempio, la separazione del vacma dall'-SCMT, prevista dal verbale del 19 aprile naufragato cinque giorni dopo la sua stipula con la marcia indietro di FS. Disgiunzione rimesso alla contrattazione da questo nuovo accordo.

Così, siamo costretti a firmare nuovi accordi i cui aspetti negativi verranno utilizzati da FS, mentre quelli positivi, che sono difficilmente esigibili, rimarranno lettera morta.

Oggi, siamo ancora più deboli del momento in cui fu deciso di firmare il contratto e la debolezza viene utilizzata per giustificare accordi al ribasso che ci indeboliscono ulteriormente. Una spirale perversa e …mortale. Non ci serve l'ennesimo sindacato di rappresentanza che non riesce a tutelare gli interessi della categoria.

Evidentemente siamo cambiati, siamo ormai lontani dal mitico COMU e dallo spirito semplice ed efficace del suo Statuto, inattaccabile dai "virus", dove il motto era l'unità e la pratica era la franchezza, il dibattito e la lotta per gli obiettivi individuati. Il Congresso doveva essere una occasione per recuperare quei valori, ecco perché penso che sia stata "un'occasione mancata"

ACCORDO 23 GIUGNO 2005 (stralcio VACMA)

Nell'ambito del confronto le parti hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina. In tal senso le parti realizzeranno, attraverso la costituzione di una commissione mista, un monitoraggio costante sull'evoluzione tecnologica anche in ambiti diversi dal settore ferroviario.

Le parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto.

Per quanto riguarda il verbale d'incontro del 19.4.2005 le parti proseguiranno il confronto sulle tematiche ivi richiamate.
Verranno tra l'altro esaminati gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

- intervenire sui sistemi di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione. Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre;
- adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005.

Qualora, a seguito di tali verifiche si dovesse pervenire ad una diversa determinazione normativa in ordine alla separazione tra VACMA e SCMT, le parti si danno atto fin d'ora che gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento del parco rotabili illustrati durante il confronto e si completeranno per ciascuna tipologia di locomotore sulla base dei prototipi

individuati dalle parti, secondo i tempi e le modalità indicati nell'allegata tabella. Nell'ambito della tempistica di cui alla tabella stessa verrà data priorità ai mezzi conformi alla normativa UIC 651. Per il restante parco saranno ricercate soluzioni appropriate e condivise.

In relazione all'avanzamento dei piani di attrezzaggio, e comunque non prima di gennaio 2006 le parti concorderanno l'avvio di sperimentazioni.
Verranno altresì concordate le tratte sulle quali effettuare le sperimentazioni nonché modalità e tempi delle verifiche.

Sull'attrezzaggio di ciascuna tipologia di locomotore verificato tra le parti, l'Azienda adotterà le procedure previste dal D.Lgs. n. 626/1994.

In relazione al grado di avanzamento dei piani di attrezzaggio sopra individuati, le parti condividono che costituirà comunque oggetto di negoziazione la transizione verso nuove organizzazioni dell'equipaggio sulle linee attrezzate in esercizio con sistema SCMT o SSC. In relazione a ciò verranno esaminate le problematiche relative a:

- soccorso all'equipaggio in caso di malore;
- orario di lavoro;
- formazione e aggiornamento professionale;
- logistica di sostegno agli equipaggi (alberghi, dormitori, ecc.).

QUESITI
a cura di Savio

DOMANDA
Al personale che è stata riconosciuta la causa di servizio spetta la media delle competenze?
Pignatelli Antonio

RISPOSTA
Al personale che viene riconosciuta la causa di servizio di una malattia non viene attribuita la media delle competenze accessorie, ma unicamente, previo richiesta dell'interessato entro sei mesi dalla data di riconoscimento della causa di servizio, sussistendo le condizioni, il premio di equo indennizzo.
La media delle competenze accessorie viene invece riconosciuta quando il personale cade in infortunio in conseguenza a traumi dai quali possono derivare anche malattie professionali dalle quali possono derivare danni biologici. I compensi economici vengono riconosciuti unicamente per il periodo di infortunio sul lavoro e in tutti i casi in cui lo stesso infortunio venga successivamente riaperto quando si riacutizzano gli effetti collegabili all'evento traumatico.

DOMANDA
Sono un ex macchinista del genio ferrovieri e vostro abbonato e volevo porre alla vostra attenzione un quesito. Sono più di otto mesi che io ed altri miei con circolari ci siamo congedati e mi piacerebbe sapere se esiste un limite entro il quale le FS/trenitalia debbano assumere il personale del genio ferrovieri e se ci sono altre informazioni in materia.

RISPOSTA
La convenzione che regola i rapporti tra Ministero della Difesa e Ferrovie SpA non prevede tempi e modalità specifiche per l'assunzione del personale in congedo dal Genio Ferrovieri, anzi, l'argomento è molto indeterminato e lascia spazio anche ad assunzioni presso altre imprese del gruppo. In realtà le assunzioni sono sempre avvenute nell'ambito di Trenitalia e in relazione alle esigenze di personale evidenziate nei vari impianti delle divisioni e sul territorio nazionale. Riguardo ai tempi più o meno lunghi che decorrono tra congedo e assunzione, dipende esclusivamente dalle esigenze di personale e dalle scelte strategiche dell'impresa relativamente alla gestione delle risorse umane. Anche in questo caso la situazione richiede molta pazienza...

DOMANDA
Le fermate programmate in orario aventi durata superiore ad un minuto, ai fini del computo della condotta flex, si trascurano in toto oppure si trascura soltanto il tempo superiore al minuto?
Macchinista Riccardo Pertiva

RISPOSTA
La definizione di "condotta flex" ha significato unicamente ai fini economici. Non è una conseguenza del contratto, ma è frutto di un accordo successivo (20/10/2003) che ha consolidato una distorta interpretazione secondo cui le fermate d'orario e le soste sono la stessa cosa. Permettendo così che la condotta, ai fini normativi, venga calcolata al netto di tutte le fermate, quindi, anche quelle di un solo minuto o di mezzo minuto.
In realtà, durante le fermate il macchinista esegue una serie di operazioni di condotta del treno (apertura porte, controllo blocco porte, controllo del segnale di partenza, sfrenatura del treno, controllo "ordine di partenza", azionamento dei comandi per la trazione). La condotta flex è stata un'invenzione per superare la ovvia obiezione secondo cui la sosta, per essere tale, deve avere una durata eccedente il tempo necessario ad espletare operazioni collegate al servizio di condotta e durante le quali il macchinista è impegnato forse più dei momenti in cui il treno è in movimento.
L'accordo, di fatto, monetizza questo concetto, consentendo di elevare in maniera significativa la prestazione di condotta di tutti i treni, in particolare di quelli del trasporto regionale, mentre non modifica l'iniziale interpretazione che FS ha dato alla norma contrattuale.
In breve viene stabilito che le soste di un minuto o di entità inferiore entrano nel computo della condotta ai soli fini dell'attribuzione della flessibilità economica e quindi, nel caso in cui siano superati i limiti normativi previsti per la condotta viene riconosciuto lo specifico compenso per "condotta flex", individuato per mezzo dell'istituzione di particolari codici.
Gli accordi, nonché le disposizioni interne di FS stabiliscono chiaramente che solo le soste di entità pari o inferiori a un minuto hanno questa particolare considerazione, tutte le altre soste, di entità maggiore ad un minuto, sono escluse e vanno interamente detratte, anche ai fini economici.
Per le ragioni suesposte la condizione in atto non appare congrua, ma gli accordi non lasciano spazio a interpretazioni diverse.

TORINO NUOVO PENDOLINO

Moncalieri (Torino) , 22 giu2005 - Elio Catania, presidente e ad del gruppo Fs presenta alla stampa la quarta generazione del Pendolino disegnato da Giugiaro e prodotto dalla Alstom di Savigliano (Cuneo). Si tratta di un treno straordinario, dicono i vertici FS, "sarà primo treno con marchio AV - Alta Velocità". Trenitalia ne ha acquistati 12 esemplari che verranno consegnati da novembre 2006 a fine 2007. Altri 14 treni li acquisterà Cisalpino. Il nuovo Pendolino viaggia a 250 Km/h ed è poli tensione, sarà composto da 7 vetture ed è possibile realizzare convogli in attacco doppio. L'investimento di Trenitalia è "pari a 238 milioni di euro" Elio Catania, ha ricordato che le nuove linee ad Alta Velocità "sono la più grande opera infrastrutturale mai realizzata nel nostro Paese dal dopoguerra. A dicembre entrerà in esercizio la Roma-Napoli e a febbraio 2006 la Torino - Novara e nel 2007-2008 la dorsale Torino-Milano-Napoli, un'opera, quindi, che cambierà la geografia del Paese".

EMILIA ROMAGNA

Gara treni locali

In un unico lotto, pari a circa 16 milioni treni/km con una base d'asta di quasi 91 milioni di euro, l'Emilia Romagna assegnerà il servizio dei treni locali per tre anni, più altri tre se la società affidataria avrà raggiunto gli obiettivi prefissati, riservandosi di affidare separatamente alle ATI (Associazioni Temporanee di Imprese) eventuali sub-lotti indicati dagli offerenti. Il vincitore della gara dovrà prendersi in carico il personale del gestore uscente e riconoscere ed applicare i contratti di lavoro vigenti.

TRENTO

Ringraziamenti

Sono Pederzolli Samuele da Rovereto, inanzitutto mi scuso se invio questa mia con ritardo. Ho partecipato come da accordi alle due giornate riservate alla Festa del macchinista; due giornate passate molto bene con un'organizzazione perfetta in tutti i particolari e molto interessante (per questo penso che farà parte del mio calendario di partecipazione). Devo però fare un particolare ringraziamento tutti, alla Redazione e componenti di Ancora in Marcia, a tutti i macchinisti (anche se non mi conoscono) per la graditissima sorpresa avuta. Non mi sarei mai aspettato una cosa così emozionante, ho avuto una vera soddisfazione che purtroppo in questo momento non ho dalla Ditta in cui lavoro (Trentino Trasporti) dove ci sarebbe la possibilità di poter svolgere le mansioni che mi sono sempre a cuore cioè il macchinista sulla ferrovia Trento - Malè - Marileva.
È vero che si dice non perdere mai la speranza, però non fano nulla per aiutarti.
Tornando alla premiazione volevo puntualizzare che ho sempre e farò anche i futuro, agito nei confronti dei macchinisti perché sono opinioni che ho sempre avuto in testa; non penso che nessuno abbia la volontà di creare un disastro pur sapendo le conseguenze anche disastrose in cui come prima persona va in conto. Purtroppo sono lavoratori (come siamo noi della categoria Autoferrotranvieri settore Viaggiante) vittime di un sistema da terzo mondo con tecnologie spesso inesistenti.
Ringrazio ancora tutti per la soddisfazione e la sorpresa avuta, nella speranza di incontrarci ancora e poter scrivere su questo nostro giornale (unica fonte di opinione) articoli e frasi che non siano legate ad ulteriori disastri.
Un saluto caloroso.

SENZA MACCHINISTA?

A Torino, i nuovi treni metropolitani saranno pilotati a distanza grazie alla tecnologia Siemens. Con un complesso sistema di telecamere, controlli elettronici nelle stazioni e possibilità di inviare segnali d'allarme all'occorrenza, il tutto servirà ad evitare – a detta dei suoi fautori – "il più possibile il rischio di errore umano". Intanto a Brescia già si progettano 13 chilometri di Metrobus senza conducente, grazie ai fondi nazionali e della Regione Lombardia.

BOCCIATA LA COSTITUZIONE EUROPEA. PERCHÉ

Ha votato il 70% della popolazione, più che per Maastricht. Per gli exit-poll il Sì al 45. Barroso: "Sapremo affrontare la difficoltà". Ciampi: "Ora uno sforzo di tutti"

Francia, uno schiaffo all'Europa

Il 55% contro la Costituzione. Chirac: più deboli ma restiamo nella Ue

Dopo la Francia anche i Paesi Bassi bocciano la Costituzione: No al 63%. Chirac scrive ai leader europei: non fermate le ratifiche

Plebiscito in Olanda contro la Carta Ue

Un mese fa in un incontro coi francesi fummo avvisati dei loro intendimenti di votare contro la Costituzione europea perché da essi retenuta "antisociale". In Italia, invece, non si discute perché sia il centrodestra che il centrosinistra danno un parere favorevole. Noi siamo favorevoli all'Europa ma ad un'Europa sociale.
Augurandoci che il dibattito si animi pubblichiamo l'articolo di Cremaschi, Segretario nazionale FIOM-CGIL scritto il 15-05-05 (prima delle elezioni francesi e olandesi).

Lavorare di più col beneplacido della sinistra

Direttiva europea sugli orari di lavoro

SUI DIRITTI SOCIALI L'EUROPA LEGIFERA AL RIBASSO

E stranamente sindacato e sinistra applaudono

Il commento
di Giorgio Cremaschi

Quarantotto ore alla settimana per quarantotto settimane all'anno. Questo è l'orario massimo dei lavoratori europei secondo la direttiva in preparazione, sulla quale ha votato pochi giorni fa il parlamento. Sono ben 2304 ore all'anno di lavoro, una cifra da far invidia alla Cina. Ma non basta. Queste ore possono essere svolte in maniera "flessibile" per un massimo di dodici mesi. Cioè per metà dell'anno si possono lavorare 76 ore alla settimana e per l'altra metà 20. I lavoratori poi possono sottoscrivere impegni personali in deroga all'orario settimanale massimo, per lavorare fino a 65 e persino 78 ore settimanali. Questo però, grazie al voto del parlamento europeo, solo per tre anni dal varo della nuova direttiva sugli orari. Infine le ore di attesa lavoro all'interno del tempo di lavoro, ad esempio i periodi in cui un medico di guardia attende il paziente, potranno essere retribuite in misura inferiore e incideranno diversamente sull'orario annuo.
Queste sono le linee guida della direttiva sull'orario anche dopo il voto del parlamento europeo che, secondo valuazioni assolutamente incomprensibili, le forze della sinistra moderata e il sindacalismo confederale interpretano come un successo dell'Europa sociale.
È vero, le forze di destra, Forza Italia, volevano ancora di più. Il *Giornale* ha titolato contro la burocrazia europea che limita la libertà di lavorare di più. Però, se andiamo alla sostanza questa legislazione sull'orario è una vera schifezza, che permetterà, purtroppo, in tutta Europa di aumentare gli orari di lavoro, la flessibilità selvaggia e di pagare i lavoratori di meno per più fatica.
Perché allora tanta gioia nelle sinistre moderate e nelle confederazioni sindacali? Perché ancora una volta si è giocata una partita tutta in difesa, tutta nella metà campo dei diritti, con il liberismo sempre all'attacco. Così prendere tre invece che cinque goal può sembrare un successo.
La vicenda dell'orario è emblematica di come l'Unione europea stia affrontando il rapporto tra mercato e diritti sociali.
Da tempo in Europa è in vigore una direttiva che flessibilizza gli orari a danno dei lavoratori. Anche recentemente essa è stata aggiornata. Perché allora questo nuovo intervento? Perché i giudici europei, la Corte di giustizia, hanno cominciato ad emettere sentenze a favore dei diritti dei lavoratori e contro l'eccessiva flessibilità degli orari. Dopo alcune di queste sentenze, accade in Europa quello che capita da noi. le forze dell'impresa si arrabbiano con la magistratura che viola la libertà del mercato e chiedono l'intervento della politica. Così la Commissione europea ha predisposto una nuova direttiva che, sostanzialmente, raccoglieva tutti i desideri dei padroni, rendendo possibile sugli orari di lavoro praticamente qualsiasi cosa. In più, la Commissione stabiliva che ove la contrattazione sindacale non concedesse alle aziende quello che volevano, gli Stati otevano intervenire legiferando sulla flessibilità. La contrattazione con la pistola puntata alla tempia, come hanno scritto molti giuristi italiani a proposito della legislazione sul lavoro del governo Berlusconi.
Di fronte a tutto questo le sinistre moderate del parlamento europeo, la Ces, Cgil Cisl e Uil hanno prima lanciato proclami di fuoco poi alla fine si sono accontentati di qualche modifica di facciata, che però non incrina la sostanza della direttiva. La solita scelta a favore del liberismo temperato, che alla fine invece tempera solo le possibilità della politica di intervenire a favore dei diritti.
Si è così di nuovo affermato il principio che sui diritti sociali l'Europa oggi legifera solo partendo dai livelli più bassi possibili. Per i diritti del capitale e delle imprese non è così. Quando si tratta di affermare sacri principi della libera concorrenza, l'Europa sceglie legislazioni più "avanzate", quelle più favorevoli alla libertà di mercato. Qundo invece si tratta dei diritti del lavoro, allora l'Europa parte dai livelli più bassi, quelli che stanno stretti persino ai paesi dell'est appena entrati nell'Unione. Insomma, l'Europa che si sta costruendo usa due pesi e due misure, a seconda che si tratti degli interessi del capitale o di quelli del lavoro. Per questo bisogna continuare la lotta affinché la direttiva sugli orari, altrettanto disastrosa, ma meno conosciuta della Bolkestain, venga fermata. Ed è per queste ragioni che la grande maggioranza degli operai francesi voterà no, tra poco, al referendum sul trattato costituzionale europeo. Lo faranno in rappresentanza di tutti gli operai del continente, perché si sta costruendo l'Unione europea contro di loro.