

ancora**IN MARCIA!**

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

ANNO VIII — N. 11

PISA, Novembre 1915

Conto corr. colla Posta



REDAZIONE AMMINISTRAZIONE: VIA DEL ROMITO, 7 - PISA

Casella postale N. 54 — PISA

MEMENTO !

Il pensiero manifestato dalla massa ferroviaria, a favore della riammissione in servizio dei puniti per lo sciopero del Giugno 1914; lo interessamento per detto scopo di uomini che godono alta stima, nel mondo politico; i solenni encomi tributati da lo stato maggiore de l' esercito, per l' opera intelligente svolta dai ferrovieri nel periodo della mobilitazione; la simpatia della stampa; dell' opinione pubblica, per l' atto di pacificazione, si sono infranti contro la irragionevole procedura tenuta dalla Direzione Generale che non può non indignare gli onesti di tutte le opinioni, di tutte le tendenze politiche.

Memento ! Il 27 Maggio u. s. usciva il Decreto Luogotenenziale N. 745 a favore dei puniti per lo sciopero del Giugno, sono circa trascorsi cinque mesi da detta data, e ancora non si è provveduto. Perché?

Unitamente al Decreto Luogotenenziale veniva data l' amnistia anche per reati comuni, ma le carceri si vuotano immediatamente perchè l' atto

di bontà venisse con tutta sollecitudine goduto dei beneficiati.

I ferrovieri attendono ancora !

Censura.

... pur noi reclamiamo la pronta e completa riammissione dei compagni puniti nel 1907 e 1914.

L' IN MARCIA !**100 ANNI FA**

Memento, cioè ricordate.

E' questo il monito lanciato da Augusto Castrucci (fondatore di IN MARCIA) nell' editoriale del Novembre 1915 .

Castrucci non si rivolgeva solo ai macchinisti o al mondo dei ferrovieri, ma anche all' opinione pubblica, alla stampa, ai politici e ai dirigenti delle ferrovie.

Uno stesso messaggio con significati diversi per i diversi destinatari, ma ugualmente pregnante per tutti loro.

La censura ci impedisce di apprezzare pienamente il pensiero del Castrucci, ma le ragioni del suo disappunto sono evidenti.

Da allora, sono passati quasi cento anni.

L' accostamento di quelle vicende con il licenziamento di Dante De Angelis e dei quattro colleghi della trasmissione Report è fin troppo banale.

Oggi come allora siamo in presenza di provvedimenti repressivi e strategici.

Tuttavia, se si analizzano i contesti storici e legali in cui sono maturati questi eventi, tra loro così lontani, emerge la reale portata e gravità di quelli attuali che ci spingono indietro ben oltre quanto sembra

(segue a pag. 2)



(segue dalla prima pagina) ...

All'epoca del Castrucci, il licenziamento degli scioperanti era collegato all'esistenza di norme legali, pur barbare e ingiuste, che prevedevano tale sanzione. Ciononostante, la mobilitazione dei ferrovieri e la sensibilità dell'opinione pubblica, della politica, della stampa (e dell'allora influente stato maggiore dell'esercito) avevano creato le condizioni per un decreto in favore dei licenziati; Castrucci lamentava il ritardo nell'attuare le riassunzioni, denunciando che l'amnistia disposta nel medesimo periodo aveva invece prontamente svuotato le carceri.

La vicenda dei nostri giorni, pur con le analogie sui licenziamenti, scaturisce da una situazione legale e di diritto sostanzialmente opposta. Nel nostro caso è il lavoratore Dante De Angelis, peraltro rappresentante per la sicurezza (RLS), che vuole far valere una norma legale quale il Dlgs 626/94, riguardante la salute e la sicurezza dei lavoratori. Difatti, l'illegittimità dell'Uomo morto, oltre ad essere evidente al di là di ogni ragionevole dubbio, era già stata "certificata" dal gruppo di lavoro appositamente incaricato dal "Coordinamento Tecnico Interregionale sulla Prevenzione nei luoghi di Lavoro" e, successivamente, dalle USL di Livorno, Genova, La Spezia, Savona, Chiavari e Prato che sono strutture istituzionalmente competenti a tali valutazioni.

Nel 1900 la legge prevedeva che i lavoratori addetti ai servizi pubblici non potevano scioperare pena il rischio di licenziamento.

Oggi, a rischiare il posto di lavoro non è chi ha violato le vigenti disposizioni legislative montando l'uomo morto (i dirigenti di Trenitalia); a rischiare il posto di lavoro non è chi ha emanato le norme (i dirigenti di RFI) per l'attrezzaggio dell'uomo morto sui locomotori con una disposizione, la 36/2002, che contempla, di fatto, violazioni ad una legge dello stato; a rischiare il posto di lavoro non sono coloro che

hanno deciso di proseguire comunque col montaggio dell'uomo morto pur essendone acclarata l'illegalità e spendendo una montagna di soldi pubblici (i dirigenti del Gruppo FS in concorso col Ministero dei Trasporti).

Oggi, chi rischia il posto di lavoro è De Angelis che ha chiesto il rispetto di norme di legge; non solo, è stato denunciato dalla Polfer per interruzione di pubblico servizio e poco importa se il Tribunale di Bologna ha subito archiviato il procedimento con motivazioni che fanno crollare gli argomenti con cui Trenitalia motiva il licenziamento.

Nessuna Polfer ha mai pensato di fare un esposto contro i dirigenti FS per interruzione di pubblico servizio a causa dei quotidiani ritardi e soppressioni dei treni.

In definitiva, nel 1900, il sistema era capace di produrre atti riparatori nei confronti di lavoratori colpiti da norme ingiuste.

Oggi, il sistema, non solo non è in grado di sanzionare chi reiteratamente viola le disposizioni legislative abusando della posizione ricoperta, ma non è in grado di difendere nemmeno chi tenta di far

rispettare le leggi sulla salute e sicurezza, tutelata costituzionalmente. Davvero un quadro terribile: si tratta di un incredibile arretramento nella difesa dei principi di diritto, di equità e giustizia sociale.

Oggi, a differenza del 1900, abbiamo dei sindacati forti, organizzati, riconosciuti. Già, quegli stessi sindacati che nell'ultimo sciopero del 20-21 giugno, anziché promuovere la vertenza a sostegno di principi che sono fondamentali per il mondo del lavoro e, più in generale, per le classi più abbietate, questa vertenza, l'hanno invece boicottata.

Oramai da anni il sindacato è condizionato dagli schieramenti, dalle cordate, dalle appartenenze politiche, dal controllo e dalla cogestione. Soprattutto nelle aziende statali e parastatali sponsorizza i dirigenti amici, quando non se li "fabbrica" in casa (es. Moretti Mauro).

Noi macchinisti abbiamo una grande storia e ogni giorno ne scriviamo un pezzettino. Se sarà ancora una storia di cui andar fieri lo sapremo molto dopo, ma è certo che noi proveremo a far bene... fino in fondo.

La Redazione

DANTE: AMARA SORPRESA DALL'INPS

NEGATA A DE ANGELIS L'INDENNITA' DI DISOCCUPAZIONE

Con poche righe l'INPS ha respinto la richiesta del trattamento ordinario di disoccupazione: *"Le comunichiamo che la sua domanda intesa ad ottenere il trattamento in oggetto, presentata in data 21/04/06, E' STATA RESPINTA PER I SEGUENTI MOTIVI: LA S. V. NEL BIENNIO ANTECEDENTE LA DATA DI CESSAZIONE DEL LAVORO, PUO' FAR VALERE N° 0001 CONTRIBUTI SETTIMANALI ANZICHÉ I 52 RICHIESTI".*

Al momento non sappiamo se si tratta di un disguido, di una irregolarità nei versamenti dei contributi o se la questione riguarda tutti i ferrovieri. Al confronto, risulta scandaloso il contratto dei dirigenti che prevede comunque, in caso di interruzione del rapporto di lavoro, una preavviso di 12 mesi che, si vocifera, in FS è stato quasi raddoppiato. E non si tratta certo del misero 40% della retribuzione previsto dall'indennità di disoccupazione erogata solo per 6 mesi.



18 LUGLIO MANIFESTAZIONE A ROMA

ANDIAMO AVANTI E VINCEREMO IL PUNTO

La lotta è dura ma siamo fiduciosi che alla fine tutti e 5 i licenziati verranno riassunti a lavorare.

La forza della giustizia, delle nostre ragioni, della stampa nonché tanti macchinisti e ferrovieri disposti ancora a scioperare ci danno la certezza della nostra vittoria. Anche l'ultimo sciopero (al quale per ragioni tecniche abbiamo escluso Napoli) senza l'adesione di tutti i sindacati (aimè anche dell'O.R.S.A. che a maggioranza, meno 4 compartimenti, ha deciso di non aderire...) ha registrato uno "zoccolo duro" da non poter a lungo essere sopportato dalle FS. Le tre strade da noi percorse sono tuttora confermate ed in piena attività:

POLITICA

Le elezioni, il rinnovo delle commissioni, la mancata regolare ripresa delle attività parlamentari ha rallentato questa strada istituzionale nonostante i confermati consensi e le "incursioni straordinarie" da noi fatte alla camera, da qualche ministro e viceministro. In particolare il ministro dei trasporti Bianchi ha chiesto alle FS una scheda di conoscenza dei fatti e ci auguriamo che qualche dirigente forte del sostegno sindacale non voglia davvero contare più del ministro.

Il 18 luglio completeremo questo lavoro.

GIURIDICA

Dopo la sentenza vinta dalla Corte d'appello di Genova si era sentito dire che qualche dirigente fosse intenzionato al ricorso verso la cassazione, cosa che però pare non sia stata fatta.

Si avvicinano per ora le altre cause



intraprese mentre per Dante, dopo il fallito tentativo di conciliazione, ci sarà una richiesta d'urgenza (art. 700) che si prevede fra un mese. Queste sentenze sono importanti ma però non incidono sui reali rapporti di forza fra noi ed i dirigenti.

SINDACALE

È una strada che non possiamo abbandonare perché ci consente, assieme alla riassunzione di affrontare i problemi veri che si nascondono dietro questi licenziamenti: sicurezza-Vacma-Uomo morto-Ruolo

dei RIs ecc. Una strada ed un ruolo che i sindacati tutti, salvo i roboanti impegni assunti, (almeno per Dante perché per quelli di Report non abbiamo mai visto scritto un rigo...) non hanno mai assolto. Il "disagio" dei sindacati (ma meglio secondo noi sarebbe dire "vergogna") e tale da non farsi vedere mai in tutte quelle iniziative promosse a sostegno della loro riassunzione.

Su questo piano, sempre il giorno 18 all'assemblea nazionale, decideremo nuove iniziative e proporremo un pacchetto di ore di sciopero da fare entro la fine dell'anno.

Cambio di dirigenti in vista

Lo stato economico delle FS, l'inefficienza accelerano i processi di cambiamento imposti anche dalle elezioni.

Cambiare crediamo sia davvero necessario ma riteniamo anche altrettanto necessario arrestare una riforma che ha già sfasciato le ferrovie. La giostra dei cambiamenti è già iniziata ed i giornali hanno pubblicato la tabellina sotto riportata. Alcuni nomi non ci piacciono proprio perché sono il segno della continuità mentre noi vogliamo il cambiamento a cominciare con la riassunzione dei 5 licenziati.

In uscita	 Elio Catania Amministratore delegato di FS	 Ferrovie Spa	 Roberto Testore Amministratore delegato di Trenitalia	 Mauro Moretti Amministratore delegato Rfi
	 Mauro Moretti Amministratore	 Andrea Monorchio Ex Ragioniere dello Stato	 Vito Gamberale Ex Ad di Autostrade Spa	 Giancarlo Laguzzi (Trenitalia)
Candidati	 Francesco Forlenza Direttore Generale Fs	 Michele Mario Elia (Rfi)	 Francesco Forlenza Direttore Generale Fs	 Michele Mario Elia (Rfi)
	 Vito Gamberale Ex Ad di Autostrade Spa	 Andrea Monorchio Ex Ragioniere dello Stato	 Roberto Testore Amministratore delegato di Trenitalia	 Elio Catania Amministratore delegato di FS



IL VACMA NON È'

Il 24 maggio 2006 gli assessor incaricati di valutare le risultanze della cosiddetta sperimentazione sul vigilante hanno consegnato la loro relazione. Nove pagine per rispondere prioritariamente a tre questioni focalizzate dalla Commissione composta anche da FS e sindacati. Emergono luci ed ombre. In tal senso, sono molto significativi i vincoli e le limitazioni che gli assessor pongono prima per affermare che le modifiche rendono utilizzabile l'apparecchiatura.

SPERIMENTAZIONE?

Osservatori qualificati hanno precisato che non si tratta di una sperimentazione vera, poiché mancano gli elementi per garantire rigore scientifico. I professori Costa, Bergamaschi ed altri hanno comunque dato garanzie di professionalità e serietà. Tuttavia, non possiamo ignorare che alcuni componenti della Commissione hanno rivolto dubbi e perplessità rispetto ai dati elaborati dalla Carcerano. In particolare sul conteggio degli interventi dei macchinisti per anticipare la scadenza dei 55 secondi.

LE MODIFICHE AL VACMA

Come è noto, sono state predisposte tre loc. E 464 (265, 267, 299) attrezzate con S.C.M.T., Rip.Segn. e vigilante con sistema negativo (non occorre tenere premuto niente). Almeno ogni 55 secondi è necessario che il macchinista agisca su uno dei sensori predisposti:

- nelle touche (2);
- nelle leve di coppia man. e aut.;
- nell'impostazione di velocità;
- nel manipolatore del freno;
- nella tromba;
- nei pulsanti di ric.dell'RS.

Il pedale funziona come punto di reiterazione sulla 267; è escludibile sulla 265 (interruttore), mentre è stata tolta sulla 299.

Il turno di lavoro è composto da 13 giornate (due riposi doppi) e tutte le prestazioni sono comprese tra le 6 e le 24. I macchinisti impiegati hanno tra 53 e 45 anni. La loro statura esclude circa il 20% del PdM, quello oltre 1,82 m. Sono emersi problemi ergonomici per stature inferiori a 1,72 m.

COSA DICE LA RELAZIONE

Gli assessor hanno sostanzialmente scritto che:

- 1) non hanno partecipato alla progettazione della sperimentazione
- 2) le conclusioni sono valide solo per i tipi di mezzi, di treni e di percorsi provati (loc 464, treni locali e tratta Roma-Fiumicino) e non sono estendibili ad altre condizioni;
- 3) le modifiche introdotte superano i problemi di fissità posturale evidenziata dalle USL;
- 4) le modifiche riducono, se non eliminano, monotonia e ripetitività, ma ciò va valutato anche in funzione del tipo di servizio svolto (percorso, fermate, necessità di interventi sui comandi, ecc.)
- 5) l'uomo morto non controlla in nessun caso lo stato di vigilanza del macchinista, ma controlla solo la presenza operativa (cioè capacità potenziale di operare);
- 6) la vigilanza vera e propria è la risultante di un insieme di fattori (stile di vita, turni, microclima, rumore, ecc.) necessitano analoghe e più approfondite sperimentazioni su altri mezzi di trazione, tipi di treni e di percorsi;
- 7) l'impiego dell'apparecchiatura può trovare giustificazione temporanea fino al completamento del sistema controllo marcia treno. Vanno in ogni caso esplorati sistemi quali quelli sperimentati nel settore auto.

DUBBI E IMPRESSIONI

Diversi passaggi della relazione, richiamando i limiti della sperimentazione, non si esprimono chiaramente, anzi talvolta aprono ad ipotesi contrapposte. **Sugli interventi per tacitare in anticipo il vigilante, argomento portante della sperimentazione**, si legge: *"dall'analisi dei conteggi ... si è avuta l'impressione ... Dai dati a disposizione non si distinguono in modo certo ... esse potrebbero derivare ..."*.

Di seguito, **sul superamento delle criticità avanzate dalle USL** si legge: *"... si può affermare che l'allestimento sperimentale del vigilante sembra in grado di incidere positivamente sui possibili effetti negativi sui livelli di attenzione dell'agente di condotta, superando quindi le riserve che alcune USL avevano ritenuto di poter riscontrare con riferimento alla versione base (senza punti di reiterazione corrispondenti ai normali comandi di guida)..."*

Quindi non ne garantisce l'eliminazione.

La relazione si esprime chiaramente sul fatto che gli interventi migliorano la situazione preesistente, ma questo non basterebbe certo. Infatti la frase: *"...L'azzeramento del tempo lungo mediante l'utilizzo di dispositivi di condotta normale fa sì che l'allarme del vigilante entri in funzione con una frequenza sicuramente inferiore a quella teorica dettata dal vincolo dei 55 secondi, permettendo così al macchinista di reindirizzare la propria concentrazione sul suo compito principale ..."*

Una frase che è rivelatrice del permanere di una condizione negativa. Inoltre, occorrerebbe chiamare l'apparecchiatura in modo diverso, per non ingenerare equivoci sulla sua funzione, poiché può essere utile solo in caso di defaillance del macchinista. Apparecchiatura assolutamente inutile appena verrà coperta la rete coi sistemi già in uso (RS, SCMT, SSC).



UN VIGILANTE

NONOSTANTE LE PROFEZIE DI TRENITALIA

Nell'approfondire l'analisi dei vari documenti e mettendo insieme le informazioni (ufficiali e ufficiose) emergono coincidenze davvero curiose, per non dire sospette. Due su tutte: la "riduzione del 70-90% degli interventi" sul Vacma da parte dei macchinisti per effetto di interventi di modifica era stata preventivata da Trenitalia già a dicembre 2005 e concettualmente accettata dalle USL. L'indicazione di formulare "...proposte finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle ASL ..." si ritrova invece nella direttiva del Ministero dei Trasporti emanata il 6 marzo 2006, con la Commissione Vacma già insediata. Lo scopo è evidente: ridurre le possibilità di eliminazione dell'uomo morto facendolo sentire alle istituzioni il peso della scelta politica e sostenendo i dirigenti FS più esposti in questa vicenda.

Trenitalia aveva previsto gli esiti della sperimentazione già sei mesi prima? E dire che proprio

il conteggio degli interventi richiesti al macchinista sono oggetto di obiezione da parte di alcuni componenti sindacali della Commissione. E che dire degli assessor che pongono dubbi sulla certezza di tali conteggi. E i pettegolezzi sui dirigenti di RFI che si sono "fatti sentire" dalla Carcerano? Non è da meno la questione del superamento delle criticità evidenziate dalle ASL (direttiva del Ministero dei Trasporti del 9 marzo). La dizione letterale della relazione è piena, ma concettualmente non lo è (che vuol dire sembra in grado?).

In definitiva, sia la disposizione 35/2002 che la Direttiva del Ministero del 9 marzo si riferiscono a sistemi per il controllo della vigilanza. Ebbene, né il sistema base, né quello modificato controllano la vigilanza e su questo non vi è alcuna riserva. E' quindi evidente che manca un'apparecchiatura coi requisiti richiesti dalla

disposizione 35 e dalla Direttiva del Ministero.

Quanto, infine, al terzo punto si può affermare che l'allestimento sperimentale del Vigilante sembra in grado di incidere positivamente sui possibili effetti negativi sui livelli di attenzione dell'agente di condotta, superando quindi le riserve che alcune ASL avevano ritenuto di poter riscontrare con riferimento alla "versione base" del dispositivo (senza

I FILOSOFI ...

... della fenomenologia (di cui il capostipite era Karl Popper) sostenevano che non è vero che gli esperimenti scientifici sono asettici, perché l'ottica dell'uomo che svolge lo studio può determinare un risultato che è molto simile a quello che l'uomo stesso avrebbe desiderato (si trova quello che si cerca). Avviene, quindi, che il postulato da verificare diventi il risultato della ricerca.

LA PAROLA PASSA ALLE ASL

Adesso si attende il parere del Coordinamento delle ASL.

L'intera operazione è stata concepita da FS per presentarsi con i documenti giusti, gli argomenti giusti, le firme giuste. Non tutto ha funzionato come sperava FS. Infatti, il sistema era concepito per il controllo della vigilanza e in tale ottica veniva proposto come obbligatorio e necessario.

E' stato accertato che non controlla la vigilanza e mentre non abbiamo memoria di malori subitanei del macchinista, nessuno esclude che l'apparecchiatura non interferisca con la concentrazione del macchinista.

Dalla sperimentazione effettuata si può stimare una riduzione del 70 - 80% della necessità di compiere movimenti "ad hoc" per l'azionamento del dispositivo rispetto alla configurazione originaria dello stesso. Inoltre, la molteplicità di punti di reiterazione e la

E ALLORA?

"...CHE DOMANDE..."

E' difficile spiegare il senso di alcune domande fatte ai macchinisti coinvolti nelle prove. Come poteva risultare un sedile nuovo studiato per essere più confortevole?

Nei quesiti gli interventi fatti vengono implicitamente confrontati al Vacma base. Potevano mai peggiorare la situazione le touche o i punti di reiterazione? Nessuno si è azzardato a chiedere se, pur in presenza delle modifiche, i macchinisti avvertivano un aumento dello stress rispetto ai mezzi non attrezzati. Forse la coreografia dei grafici al 100% serve proprio per parlar d'altro.





SOLIDARIETÀ SOCIALE



Incontro e solidarietà del Presidente della Camera

La redazione di "In Marcia" ed il comitato di solidarietà dei licenziati sono stati ricevuti dal Presidente della Camera Fausto Bertinotti al quale sono state consegnate le 30.000 firme raccolte per la riassunzione dei licenziamenti.

Il presidente ha espresso parole positive per i licenziati ed ha confermato che farà il possibile per la loro riassunzione.

LE ISTITUZIONI

Molte sono le istituzioni che hanno preso posizione in solidarietà ai licenziamenti. Oltre a parlamentari di tutti i partiti si è discusso dei licenziamenti in ferrovia nei consigli provinciali, comunali e regionali con approvazioni di ODG, anche ad unanimità, che invitano le ferrovie a ritirare i licenziamenti.

Questi importanti documenti vengono ignorati dai dirigenti delle FS e ci pare anche dai sindacati che, salvo l'ultimo licenziamento di Dante, non parlano in nessun documento dei licenziati di Report dati evidentemente da loro già per acquisiti.

Fra i tanti e più significativi documenti citiamo quelli di:

- Consiglio Regionale Liguria; - Provincia di Genova; - Consiglio provinciale di Firenze; - Consiglio provinciale di Pisa; - Consiglio comunale di Firenze; - Consiglio regionale Toscana; - Comune Bologna; - Provincia Bologna ... e altri.

ATTIVITÀ PARLAMENTARI

La pausa elettorale ha impedito fino adesso che si discuta in parlamento e nelle commissioni dei licenziamenti in ferrovia.

Con la ripresa delle attività ci saranno sicuramente sviluppi perché le interpellanze sono state già presentate da più gruppi.

In particolare vogliamo segnalare che la presidente della commissione trasporti del Senato e Anna Donati (Verdi) che figura come terza firmataria dell'appello dei parlamentari per la riassunzione dei licenziati.

A lei sono già state presentate alcune interrogazioni ultima delle quali è firmata da Ricci ed altri che chiedono al governo di impegnarsi per la riassunzione.

Sono già stati incontrati i gruppi dei Verdi, del PdCI, dell'Italia dei Valori mentre per un incontro con tutti gli altri è previsto per martedì 18 quando manifesteremo a Montecitorio (vedi pag. 20)

Ma dirigenti e sindacati

PER I LICENZIATI DA TUTTI

Ferrovieri in sciopero per la sicurezza

Fs fa fallire la procedura di conciliazione e non riassume De Angelis, delegato e licenziato

Francesco Piccioni

Un braccio di ferro tutto politico. Quella in corso tra le Ferrovie dello stato e il Coordinamento dei delegati Rsi e Rls non è una vertenza qualsiasi. In gioco c'è - all'interno di un'azienda ancora di proprietà pubblica - la possibilità o meno di ogni singolo lavoratore di far rispettare il diritto alla sicurezza propria e dei passeggeri.

Ieri mattina è stato esperito il «tentativo di conciliazione» obbligatorio

tra le Fs e i rappresentanti legali di Dante De Angelis, macchinista e delegato alla sicurezza licenziato per essersi rifiutato di guidare un eurostar dotato del «pedale a uomo morto» (vedi l'intervento a pag. 2). Con alle spalle un proscioglimento pieno da parte del tribunale di Bologna, che aveva giudicato il suo comportamento perfettamente legittimo, si pensava che l'azienda avrebbe accettato di minimizzare la sconfitta, accettando di riassumere Dante, con mansioni e stipendio identici. Per facilitare la conciliazione Dante si era detto perfino disposto a rinunciare agli stipendi fin qui perduti. Incredibilmente, però, si è trovato di fronte all'offerta di essere riassunto, ma solo come usciere in una società secondaria del gruppo; con in più l'insulto di presentare questo gesto come un atto

caritatevole «per garantire la sussistenza economica» della sua famiglia. Un insulto gratuito e autocontraddittorio, come ha rilevato Piergiovanni Alleva, coordinatore nazionale dell'ufficio giuridico della Cgil e difensore di Dante. Una «offerta di riassunzione presuppone la ricostruzione del rapporto di fiducia» con il dipendente e rende illogico il «diniego di reintegro nelle mansioni». L'azienda, insomma, vuole continuare a usare questo caso come un «esempio» per piegare gli altri macchinisti a usare l'«uomo morto» e accettare di viaggiare soli in macchina (oggi si va in due, «per sicurezza»). Tutto per ridorre il personale.

L'incontro fallito di ieri mattina era decisivo per scongiurare lo sciopero che inizierà stasera alle 21 e proseguirà fino alla stessa ora di domani.

ni. L'agitazione è stata decisa dal Coordinamento dei delegati (oltre che dai sindacati di base Cub e Sult), una struttura informale di iscritti un po' a tutti i sindacati, e che si è formata all'indomani del tremendo incidente di Crevalcore, alle porte di Bologna, dove persero la vita 17 persone, tra cui quattro macchinisti. La questione della sicurezza, da allora, ha provocato più scioperi di quanti ne siano stati fatti per il contratto. Un argomento che ha rafforzato notevolmente il rapporto tra ferrovieri e passeggeri - diverse associazioni di pendolari hanno solidarizzato apertamente, protestando con le Fs - ma che viene maneggiato con qualche difficoltà dai sindacati firmatari di contratto. Si deve aggiungere poi che la stessa «timidezza» è stata mostrata dai sindacati nel difendere i quattro ferrovieri licenziati per aver collaborato con la trasmissione *Report* di RaiTre, due anni fa; e anche nella vicenda di Dante. A quel punto il movimento spontaneo dei ferrovieri ha preso l'iniziativa, provocando qualche scossone alle organizzazioni meno «centralistiche». L'Orsa, per esempio, non aderisce ufficialmente allo sciopero di oggi (come Cgil, Cisl, Uil, Ugl); ma molte strutture locali, tra cui quella regionale toscana, sì. Sulla questione dei licenziati è mosso, infine, anche il neo ministro delle infrastrutture, Alessandro Bianchi. Il quale ha inviato una lettera all'amministratore delegato delle Fs, Elio Catania, per chiedere - «anche in seguito a ripetute sollecitazioni ricevute dalle organizzazioni sindacali» - «una nota informativa circa la situazione contrattuale dei lavoratori in questione». Il vertice di Fs ha voluto fare di quella con De Angelis una vertenza esemplare; logica vorrebbe che ne pagasse le conseguenze.

non è disposto a rinunciare alla sua professione di macchinista ed al suo ruolo di Rls. Inevitabilmente il prossimo passo è il ricorso alla vie giudiziarie.

Treni in gran parte fermi, ieri. L'azienda provoca lo scontro

Sciopero obbligato

il commento

I treni sicuri sono un lusso?

P. Alleva

Ordinario di diritto del lavoro

A. Allamprese

Ricercatore nell'Università di Ancona

Il comportamento di Trenitalia, che licenzia un rappresentante per la sicurezza, quale De Angelis, non è rivolto tanto contro il singolo lavoratore o le OO.SS., quanto contro la creazione di un sistema di sicurezza del trasporto

ferroviario nel quale sono parte in causa non solo chi lavora, ma gli stessi viaggiatori. Invece pensare alla costruzione della qualità di un servizio incentrato sulla sicurezza, Trenitalia se la prende con chi evidenzia il problema, cercando di far passare come puro gioco di conflittualità corporativa quella che invece è una azione di forza, ma necessaria, per sottolineare l'urgenza dei problemi che mettono in discussione la serietà e l'efficacia del sistema ferroviario.

Il tono denigratorio assunto da Trenitalia e dal Gruppo FS nei confronti di De Angelis sta ad indicare il tentativo di attaccare i diritti sindacali e di esautorare i rappresentanti per la sicurezza, isolando chi interpreta tale ruolo in modo efficace, combattivo e non burocratico.

Il comportamento tenuto da De Angelis è sotto ogni aspetto legittimo, sia perché espressione del diritto che spetta a ogni lavoratore, e massimamente a

un rappresentante per la sicurezza, di tutelare l'incolumità propria ed altrui, sia perché lo stesso contratto di categoria prevede il diritto del lavoratore che ritenga illegittimo l'ordine impartitogli di fare rimostranza contro di esso e di chiederne la ripetizione esplicita per iscritto. Se la disorganizzazione dell'ente Ferrovie ha fatto sì che per completare tale semplice procedura occorresse più di un'ora, il fatto non è addebitabile a De Angelis. In tal senso si è espressa la Procura della Repubblica di Bologna; nella richiesta di archiviazione del 2.5.06, ha ritenuto insussistente l'addebito mosso a De Angelis di interruzione di pubblico servizio visto «che la sua condotta è stata pienamente conforme alla prassi in uso in relazione alla contestazione del sistema Vacma».

Il tentativo di conciliazione con l'azienda è fallito, perché De Angelis

se ne sbattono i



Lo sciopero di giugno è senza i sindacati QUANTE CONTROPARTI ABBIAMO?

Roberto De Paolis

Non ci sono i sindacati, anzi i comunicati stampa (orribile quello dell'OrSA) etichettano come strumentale lo sciopero. Avvisi al personale, in Piemonte, Puglia e Campania, prendono le distanze dalla protesta. Il SULT, che aveva aderito allo sciopero, ne annuncia la revoca.

Da tutte le parti giungono notizie di vigorosi interventi sugli attivisti locali. Vengono organizzati incontri prima dello sciopero per spiegare la non adesione e i concreti ed "imminenti" sbocchi della vertenza.

In tale contesto, la società è fiduciosa e modifica i programmi di soppressione.

Ma lo sciopero si fa lo stesso e i treni si fermano.

E' un risultato straordinario, così come, di converso, lo è la figuraccia

Piemonte: AVVISO AL PERSONALE

Su carta intestata dalle segreterie regionali del Piemonte, in nome e per conto delle RSU i piemontesi danno la notizia: loro non sostengono lo sciopero.

Più che un comunicato sindacale, sembra una circolare aziendale. Non solo nell'forma, ci somiglia anche nella sostanza (come da disposizione delle superiori sedi...). Infatti, contiene la precisazione circa la non adesione delle RSU "coerentemente ed in linea con le posizioni delle Segreterie Regionali e Nazionali" poiché lo sciopero "risulterebbe intempestivo e dannoso".

dei sindacati che, come se non bastasse, dopo aver osteggiato e criticato lo sciopero del 21 giugno, solo due giorni dopo, proclamano un loro sciopero per il prossimo 21 luglio.

E' incredibile, dal 20 al 22 giugno non è accaduto nulla che giustifichi un

così radicale cambiamento di rotta.

Non mi è mai piaciuta l'idea del sindacato nemico degli interessi dei lavoratori. Ho sempre contestato le tesi che serpeggiano, tra i colleghi di lavoro, secondo cui il sindacato è anche controparte. Ritengo che il sindacato siamo noi lavoratori. Tutti noi. Anche ai tempi degli scioperi del Comu, quando verso i macchinisti si scagliavano attacchi davvero velenosi ("...lupi abbrancati in cerca di prede ..."), pur non giustificando tali argomenti, li collocavo dentro un'idea di sindacato concertativo, di cogestione, che difende le proprie scelte e valuta come corporative le rivendicazioni di un gruppo di lavoratori, che, col loro agire rischiavano, di far saltare quel sistema.

Giusta o sbagliata, quella era una spiegazione. Ma quale è la spiegazione di oggi?

FS ha licenziato 4 ferrovieri che denunciavano insicurezza e l'ultimo (De Angelis) perché ha messo in atto un comportamento che nasceva da indicazioni sindacali e da inadempimenti aziendali (la separazione del Vacma dall'SCMT). Noi, cioè coloro che hanno sostenuto lo sciopero del giugno, vogliamo che FS debba "ingoiare" i licenziamenti e vogliamo che questi colleghi tornino al loro posto.

I sindacati cosa vogliono?

COMUNICATO STAMPA DELL'ORSA

Deposito Locomotive di Firenze. E' il pomeriggio del 19 giugno 2006. I quadri della società riproducono e diffondono il Comunicato Stampa dell'OrSA Nazionale che etichetta come strumentale lo sciopero del 20 e 21 giugno. Sul tavolo della sala riserve sono scomparsi i volantini di sostegno allo sciopero, sostituiti da pacchetti di comunicati stampa dell'OrSA.

Poco più in là, i soliti ruffiani fanno comunella coi quadri, prima sull'uscio delle stanze interne, poi davanti all'ingresso del palazzo e sotto l'orologio. Infine si allontanano coi fogli in mano. Diffondono la notizia, informano chi passa, telefonano

Poi si accorgono della mia presenza, capiscono che li osservo da un po' e superano l'imbarazzo venendomi incontro. Furbescamente, con aria incredula, mi chiedono conferma dell'autenticità del comunicato OrSA. Poi esprimono meraviglia con toni gravi, quasi moralistici. Per lo più, sono sostenitori degli "unitari". Spiego loro che quello di giugno è lo stesso sciopero di due mesi fa. Lo stesso a cui le varie segreterie regionali della Toscana avevano dato sostegno, pur in contrasto con le rispettive strutture nazionali. Fatto che molti dei miei estemporanei interlocutori, avevano fieramente rivendicato per segnalare l'indipendenza delle strutture regionali e la giustezza dello sciopero. Da allora, nulla è cambiato, se non il livello di tensione tra i macchinisti e i ferrovieri e la maggiore difficoltà di "sfilarsi" dallo sciopero. Ma non vogliono discutere di questo, evidenziano solo la posizione dell'OrSA nazionale. Loro il giorno dopo non sciopereranno: degli squallidi opportunismi non si discute nemmeno.

Claudio Grimaldi

P.S. altri attivisti e simpatizzanti degli unitari hanno scioperato e propagandato lo sciopero senza esitazioni.

UNA PROPOSTA INDECENTE

Roma, 19 giugno 2006 DA TRENITALIA UNA RACCOMANDAZIONE PER UN POSTO DA "USCIERE"

Si chiama tentativo di conciliazione obbligatoria: le parti si incontrano davanti ad un funzionario della Direzione Provinciale del Lavoro per evitare andare in causa. Dante De Angelis ne aveva chiesto l'anticipazione, anche a seguito del venir meno delle accuse poste alla base del suo licenziamento e cioè l'archiviazione del procedimento penale da parte del GIP di Bologna, l'attribuzione delle responsabilità del ritardo alla stessa azienda e la legittimazione del rifiuto di Dante. Ma Trenitalia nella persona di Paolo Faieta, dirigente firmatario della lettera di licenziamento, assistito da Giancarlo Alvino, legale del gruppo FS, non ha fatto alcun passo avanti rispetto a tre mesi fa e "(...) si dichiara disponibile a farsi parte attiva per ottenere l'assunzione ex novo dello stesso presso altra società controllata del Gruppo FS (...)".

Tutti i delegati presenti hanno confortato De Angelis nel respingere la proposta e il legale, prof. Piergiorgio Alleva ha illustrato i termini della questione: "La proposta non salvaguarda la professionalità del lavoratore e della categoria né il valore delle leggi in tema di sicurezza e risulta lesiva della sua dignità oltre a non costituire neanche un minimo avvicina-



Al centro il prof. Alleva che da spiegazioni davanti alla DPL di Roma

mento alle ragioni di alto livello politico, sindacale e civile che hanno determinato i comportamenti contestati. D'altro canto, una offerta di riassunzione presuppone la ricostituzione di un rapporto di fiducia ed è dunque contraddittorio il diniego del reintegro nelle sue mansioni. Una base di discussione potrebbe invece essere costituita dalla reintegra nelle sue mansioni di macchinista mentre il contenuto transatti-

vo potrebbe esplicitarsi nella rinuncia dei danni economici nel frattempo prodottisi".

L'occasione di risolvere in via amministrativa la vertenza è stata quindi respinta da Trenitalia con l'arroganza che conosciamo. La vertenza ora può proseguire, oltre che sul piano sindacale anche su quello legale con la presentazione del ricorso al Giudice del Lavoro.

UN LICENZIAMENTO POLITICO

Con il contributo dell'Assessorato al Lavoro della Provincia di Roma abbiamo realizzato questo "istant book", sulla storia di Dante De Angelis. Come è nella tradizione di IN Marcia, vogliamo lasciare traccia di questi gravi avvenimenti divulgando e fissando nella memoria collettiva lo scandaloso attacco ai diritti del lavoro di dirigenti FS che come

moderni padroni delle ferriere ignorano le leggi, condizionano le Istituzioni, maltrattano pendolari e viaggiatori e tentano di calpestare diritti fondamentali.

Alessandra Valentini, giornalista e pendolare, con questo agile e pregevole lavoro, racconta tutte le fasi essenziali di questa vicenda e raccoglie le testimonianze dei protagonisti. Lo fa schieran-

dosi apertamente dalla parte di chi lavora e di chi usa il treno. Un breve viaggio, insomma, sui temi della sicurezza e sulla vergogna del-

l'Uomo Morto che come un fantasma si riaffaccia dal passato fascista del 1939. Tornano così meccanismi alienanti ed insicuri e si rispolverano i metodi autoritari, tipici del "ventennio", di una dirigenza autarchica ed auto referenziale. Oltre alla cronaca della mobilitazione messa in campo dai macchinisti e dai ferrovieri, si trovano gli approfondimenti e le riflessioni. E' il resoconto di una battaglia di civiltà che vede la società civile schierata in difesa del servizio, dei viaggiatori, della sicurezza, dei diritti dei lavoratori e della loro dignità. Il libro si chiude con una nota di fiducia per una vittoria pubblica, sindacale e collettiva, così come è stato l'attacco ai diritti di tutti.



Presentazione del libro alla Provincia di Roma



Assemblee in tutta Italia

sulla sicurezza e contro i licenziamenti

Grande partecipazione di lavoratori all'assemblea del 14 giugno scorso a Cagliari (vedi foto), presso il centro di formazione "la Plaia" per discutere delle condizioni attuali della sicurezza ferroviaria e delle ricadute dirette

sulla salute dei lavoratori. Sono intervenuti molti delegati tra i quali Andrea Onnis che ha letto la relazione introduttiva.

Praticamente in tutti gli interventi è stata espressa la solidarietà a De

ASSEMBLEA NEL DEPOSITO DI CASSINO

Anche a Cassino, martedì 13 giugno, assemblea tra i macchinisti del locale deposito. Oltre alle quetini relative ai turni, Luigi Cocuzzoli ha illustrato l'importanza della battaglia contro i licenziamenti e contro l'Uomo Morto. De Angelis ha illustrato nei dettagli la vicenda dell'archiviazione del procedimento disciplinare da parte del Tribunale di Bologna relativo al rifiuto del pedale il giorno 4 febbraio.

Angelis che è stato accolto dall'assemblea con molto calore. Durante il dibattito sono stati affrontati sia temi specifici derivanti dalle difficoltà produttive dell'Isola che quelli relativi ai licenziamenti. Unanime la condanna nei confronti dell'azienda. Si è parlato dell'Uomo Morto, il Tribunale di Cagliari tra poche settimane emanerà la prima sentenza, dello stato di avanzamento del SSC introdotto in via sperimentale senza alcun coinvolgimento del sindacato.

Anche gli interventi delle segreterie regionali presenti, hanno messo in rilievo l'esigenza della mobilitazione per affrontare i molti temi sul tappeto e, pur senza esplicitare una indicazione di sostegno per lo sciopero del 20 giugno, hanno mostrato rispetto e soprattutto non ostacolato la partecipazione come successo in altre regioni. Il discorso di De Angelis che ha ripercorso le fasi salienti del licenziamento ha affrontato anche lo scandaloso atteggiamento denigratorio delle FS mediante il messaggio di posta elettronica a tutti i dipendenti. Anche qualche attimo di emozione quando si sono toccati i risvolti e le conseguenze sul piano personale del licenziamento. Il successo dell'iniziativa è stato ottenuto sostanzialmente grazie all'impegno ed alla caparbia dei delegati RSU del macchinisti i quali hanno voluto dare un significativo contributo alla vertenza.

PROVE DI DIALOGO RIUSCITE

A Roma Ostiense si incontrano RSU macchina e manutenzione

Grazie all'iniziativa di Stefano Pennacchietti, iscritto FILT, coordinatore e di Maurizio Antonnicola, iscritto Orsa, delegato della stessa RSU 18 manutenzione infrastrutture del nodo di Roma, lunedì 12 giugno si è svolta nei locali di Roma Ostiense un'assemblea alla presenza dei delegati della RSU macchina di Roma S. Lorenzo. Al centro del dibattito ovviamente il licenziamento De Angelis lo sciopero e la condizione generale dei rapporti tra lavoratori e sindacato. Molti i giovani presenti e acceso il dibattito, in particolare sullo scollamento che in tutti i settori viene lamentato, tra i lavoratori e le strutture sindacali. Tanti gli interventi estremamente critici nei confronti delle sigle sindacali da parte di alcuni operai pur iscritti a quelle stesse sigle. Il confronto tra i macchinisti ed i manutentori è stato molto proficuo sia sui temi generali, che sulle specifiche problematiche della sicurezza: il personale RFI dei lavori ha grandi responsabilità nei confronti delle ditte appaltatrici e molto spesso queste ultime non rispettano o tentano comunque di eludere le norme di sicurezza per i cantieri in linea. A seguito di questa assemblea la RSU ha aderito con un volantino, allo sciopero del 20 giugno. Alla fine dell'incontro è stato distribuito, freschissimo di stampa, il libro di Alessandra Valentini, "Licenziato... per sicurezza" che ha trovato un notevole apprezzamento. L'impegno delle due RSU è quello di incontrarsi nuovamente ed instaurare un dialogo permanente.



NORME ANTINFORTUNISTICHE

di Roberto Favretto - Venezia

Le norme antinfortunistiche per tutelare i ferrovieri che devono spostarsi entro scali, stazioni, impianti sono definite nella legge 191 del 1974 e nel D.P.R. attuativo 469 del 1979. Questi autorevoli testi hanno previsto standard minimi obbligatori.

Successivamente, il dlgs 626/94, imponendo i principi di riduzione dei rischi e riduzione dei lavoratori esposti al rischio, ha inteso migliorabili continuamente tutti i livelli di sicurezza esistenti.

Un esempio pratico lo abbiamo vissuto allo scalo di Padova Campo Marte ove avvengono cambi volanti dei macchinisti ai treni merci.

Due lavoratori hanno fatto la segnalazione scritta di pericolo al datore di lavoro, informando poi anche il r.l.s..

E' stata attivata la procedura di intervento della direzione provinciale del lavoro.

L'ispettore incaricato ha effettuato un sopralluogo, ha parlato con i macchinisti durante il cambio volante, ha sentito le parti (RFI, Trenitalia, r.l.s.) arrivando ad una disposizione finale che impone alcuni miglioramenti cui ottemperare immediatamente.

Nei mesi in cui quest'iter evolveva, Trenitalia e RFI attuavano quasi tutti gli interventi richiesti dal r.l.s. per la riduzione dei rischi. Tra questi si riassumono i seguenti:

- mai attraversare i binari della linea;



- operazione di cambio volante esclusivamente davanti al fabbricato viaggiatori;
- mantenimento delle condizioni di legge del piano di calpestio sul sentiero;
- realizzazione di piccoli marciapiedi per ridurre il dislivello alla scaletta della locomotiva;
- spostamento in altra stazione dei cambi volanti possibili;
- informazione scritta a ciascun macchinista sul modo di operare in questa circostanza;

Accadeva anche un importante incontro per la valutazione congiunta del rischio tra r.l.s. del macchinista, r.s.p.p. DGOL, r.s.p.p. movimento treni-circolazione, r.s.p.p. RFI-lavori. Alla riunione ha presenziato l'ispettore provinciale del lavoro.

Il risultato è importante sul piano dei principi perché:

- abbiamo affermato il ruolo di lavoratori e r.l.s. nel miglioramento continuo della sicurezza;
- è stata svolta la valutazione del rischio congiunta;
- abbiamo migliorato gli standard della L 191 entro cui normalmente ci si ferma;
- per la sicurezza sono state effettuate variazioni rilevanti all'organizzazione del lavoro;
- si è destinata una superficie a parcheggio auto.

Cosa imparare da tutto questo:

quello che oggi ottengono piccoli r.l.s. è molto più di quanto riescono a fare grandi OOSS.

Invito i colleghi cui interessa migliorare le proprie condizioni di lavoro a convincersi di questo (magari in tempo utile per il prossimo contratto). Gli r.l.s. sono a disposizione di tutti i lavoratori per tutto quanto riguarda ergonomia ed igiene degli ambienti, possibili rischi di infortunio, sicurezza della circolazione.



**Sul prossimo numero
“L'ispezione
sul lavoro,
una funzione
in pericolo”**

Errellesse



PARI OPPORTUNITÀ!

di Smaldone Remigio

Con l'approvazione della legge per una presenza più sostanziosa delle donne nelle liste elettorali la classe politica ha voluto dare un segnale di cambiamento notevole. PURA IPOCRISIA!!!

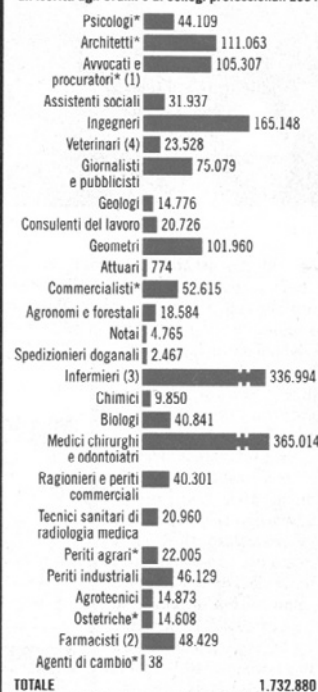
Analizzando la presenza di categorie sociali tra i parlamentari attuali e passati, notiamo che la rappresentanza parlamentare di estrazione operaia è di poche unità rispetto ai milioni di lavoratori dipendenti.

Sostanziosa è invece la rappresentanza parlamentare di industriali, di giornalisti, di notai, commercialisti, medici ed altre categorie "forti" rispetto alla loro consistenza numerica sul totale degli italiani. Operando un calcolo matematico tra il numero di deputati e la

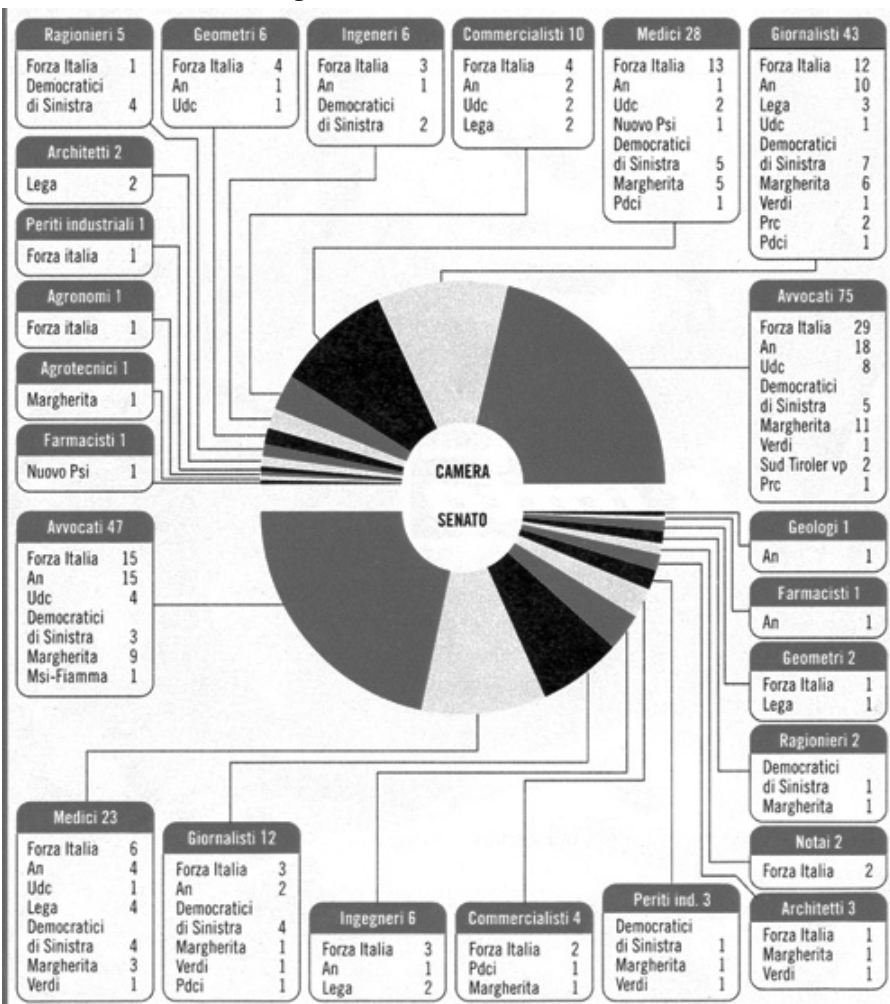
consistenza numerica degli iscritti all'albo italiano di ogni singola professione si constatano squilibri "medioevali".

Su 945 parlamentari eleggibili (630 deputati e 315 senatori) 55 sono giornalisti (su 75.079 iscritti all'albo; 1 parlamentare ogni 1365 giornalisti), 122 sono avvocati (su 105.307 iscritti all'albo; 1 parlamentare ogni 863), 51 sono i medici (su 365.014; 1 ogni 7.157 medici), 14 sono commercialisti (su 52.615; 1 parlamentare ogni 3758 commercialisti), 12 sono ingegneri (su 165.148; 1 parlamentare ogni 13.762 ingegneri), 5 sono architetti (su 111.063; 1 parlamentare ogni 22.212 architetti), 8 geometri (su 101.960; 1 parlamentare ogni 12.745 geometri), a cui si aggiungono magistrati, industriali, imprenditori vari, professori uni-

Gli iscritti agli Ordini e ai collegi professionali 2004



(*) dati provvisori: (1) dati Cassa forense; (2) dati forniti da 72 Ordini su 100 e riferiti ad aprile 2004; (3) il dato include gli assistenti sanitari e le vigilatrici di infanzia; (4) comprende gli iscritti agli Ordini normali e speciali



versitari di varie discipline, lasciando la rappresentatività di milioni di lavoratori dipendenti a pochi parlamentari di provenienza operaia.

Ecco perchè la gran parte delle scelte politiche degli ultimi decenni hanno penalizzato fortemente i ceti operai della nostra società. Maree di condoni (fiscali, edilizi, tributari, previdenziali etc. ecc.), depenalizzazioni di reati (banca-rotta fraudolenta, falso in bilancio, etc. ecc.) hanno fatto sì che fossero sempre premiati i trasgressori e sempre penalizzati i rispettosi delle leggi.

Con una folta presenza di categorie forti si è manifestato nei fatti il conflitto d'interesse di "chi", ricoprendo cariche istituzionali, è stato "condizionato" dalla sua radice professionale e troppe sono state le scelte a favore delle categorie più "rappresentate" in Parlamento.

Con la formazione delle liste per le elezioni politiche di aprile 2006 è aumentata la presenza femminile, ma la proporzione tra le casalinghe, le operaie e le imprenditrici in lista è rimasta "invariata"!!!

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"

"CI PROVANO SEMPRE"

Considerazioni in FATTO e DIRITTO del terzo arbitro.

In occasione dei cambi turno la Società introduce nei turni stessi flessibilità non concordate e pretende l'esecuzione di detti servizi utilizzando le forme di pressione come gli ordini ribaditi e le sanzioni disciplinari. Fortunatamente nei collegi arbitrali le condizioni di legalità premiano i lavoratori. Il lodo che presentiamo, riporta solamente le conclusioni. La Società contesta al lavoratore la mancata presentazione in servizio ad agente unico prima delle ore 5.00 in presenza di turni non concordati e successivamente sanzionava i macchinisti con due giorni di sospensione. Tutto lo svolgimento del lodo (4 pagine) è reperibile presso la redazione.

In primo luogo si osserva che l'orario di lavoro prestato dal personale operante nei servizi ferroviari rientra nel campo di applicazione del D.Lgs. n. 66 del 2003. Ai sensi dell'art. 1, comma 2, per "orario di lavoro" si intende "qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni". Nella nozione di orario di lavoro rientrano pertanto sicuramente anche i tempi complementari ed accessori, precedenti e seguenti la partenza e l'arrivo del treno. Le disposizioni contrattuali, in tal senso, risultano conformi al dettato normativo. L'art. 22 del CCNL del settore ferroviario, in deroga all'art. 3 del D.Lgs. n. 66/03 prevede un limite settimanale di 38 ore. Introduce inoltre un limite di durata massima giornaliera lavorativa ad agente unico, fissando anche una fascia di esigibilità di tale tipologia di prestazione.

Tali limiti devono intendersi posti a tutela della sicurezza e salute del lavoratore e sono da intendersi come riferiti all'orario di inizio e termine della prestazione lavorativa, come definiti contrattualmente, comprensivi pertanto anche dei tempi tecnici complementari ed accessori, e non all'orario di partenza ed arrivo del treno. Tale interpretazione risulta confermata anche dall'articolo 14, punto 2.3.4, del contratto aziendale, in base al quale l'estensione della fascia di fruibilità della prestazione in orari anteriori alle 5 e successivi alle 24, per tutto il personale di macchina, deve essere preceduta da specifica contrattazione collettiva. Peraltro l'espressione "servizi di andata e ritorno nella fascia 5.00-24-00" utilizzata dal contratto di comparto, all'art. 22, punto 2.6.4, può e deve essere intesa come riferita anche ai tempi tecnici complementari precedenti alla partenza e successivi all'arrivo del treno, essendo inserita nel contesto delle disposizioni regolanti l'orario di lavoro, nell'ambito del quadro normativo definito dal richiamato D.Lgs. n. 66/03.

La necessità eventuale dell'azienda di utilizzare il personale ad agente unico in fascia oraria allargata, non è inoltre esclusa. Deve però essere preceduta da apposita fase negoziale fra le parti sindacali. L'impresa deve pertanto diligentemente e con congruo anticipo attivarsi in tal senso, per evitare gli eventuali disservizi addebitati, nel caso in esame, al lavoratore.

In secondo luogo si deve considerare che l'applicazione di sanzioni disciplinari, in base ad un acclarato principio di predeterminatezza del codice disciplinare, non risulta operabile nel caso in specie, risultando coinvolte importanti questioni interpretative del contratto collettivo, avendo il lavoratore manifestato palesemente ed anticipatamente la propria interpretazione del contratto, ed apparendo la stessa, prima facie, quanto meno fondata su ragionevoli motivazioni. La linea interpretativa imprenditoriale della disposizione contrattuale, non condivisa con il lavoratore, non poteva essere imposta tramite l'impiego dello strumento disciplinare. L'impresa, peraltro, non ha neppure superficialmente motivato le ragioni del mancato recepimento delle giustificazioni, affievolendo conseguentemente la funzione correttiva dei poteri disciplinari attribuiti dall'ordinamento datore di lavoro.

In terzo ed ultimo luogo non può giustificarsi l'adozione di sanzione disciplinare per mero mancato rispetto dell'ordine di servizio, seppure reiterato, come addotto dall'arbitro di parte datoriale. Tale motivazione non risulta peraltro addotta neppure nelle contestazioni dell'impresa che fa riferimento esclusivo ad inosservanze del contratto collettivo nazionale. Ad ogni buon fine il mancato rispetto di ordine impartito da "superiori gerarchici e funzionali", previsto dall'art. 51 del CCNL delle attività ferroviarie, non può riferirsi a materie rimesse alla contrattazione collettiva o individuale, ma solamente a regolamenti ed istruzioni tecniche inerenti le modalità di esecuzione delle prestazioni lavorative e la circolazione dei treni. Il lavoratore ha comunque informato anticipatamente, a mezzo di comunicazione scritta, il superiore gerarchico della propria indisponibilità ad eseguire prestazioni lavorative non obbligatorie contrattualmente, consentendo alla parte datoriale di esercitare il proprio potere organizzativo.

DICHIARA

NULLO il provvedimento disciplinare comminato da Trenitalia S.p.a. al Sig. Antonio Bernardini di due giorni di sospensione.



TFR: SLITTA LA RIFORMA

Il Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2005 ha deciso il rinvio di 2 anni della riforma della pensione complementare, che partirà dal 1 gennaio 2008. Tale rinvio è arrivato dopo che le Assicurazioni e Confindustria si erano dimostrate insoddisfatte dalle modalità previste dalla riforma, perché le prime rischiavano l'esclusione dalla gestione dei soldi dei lavoratori, la seconda perché le aziende avrebbero perso parte dei soldi che attualmente gestiscono. Hanno però avuto due anni di tempo per tentare di cambiare qualcosa a loro favore.

Per i lavoratori è quindi rinviato il momento della scelta che sono chiamati a fare entro 6 mesi dall'avvio della riforma, cioè di trasferire dall'Azienda ad un fondo il TFR da maturare, tramite la formula del "silenzio assenso". Ciò è dovuto al fatto che la **riforma delle pensioni (Dini), con il passaggio dal sistema retributivo a quello contributivo porterà ad un notevole ridimensionamento delle pensioni, scaglionato in un certo lasso di tempo. Per attutire tale ridimensionamento, è stato adottato il sistema di aggiungere alla pensione INPS, la "Pensione Integrativa" che sarà finanziata con il TFR.**

liquidazione o pensione più "ricca"?

D) La riforma ti obbliga a rinunciare al TFR?

R) No, ma per mantenere il TFR maturando in azienda (quello maturato continua a restarci in ogni caso) bisogna dichiarare la propria volontà tra il primo gennaio 2008 e il 30 giugno 2008. La riforma è slittata infatti di due anni

D) Se il TFR viene trasferito in un fondo pensione, vi verrà trasferito anche il contributo del datore di lavoro?

R) Solo se il TFR finisce in un fondo di categoria. Se invece il

TFR finisce in una forma alternativa di previdenza integrativa (fondo aperto o polizza individuale), questo non sarà possibile.

D) Se scegli di mantenere le nuove quote di TFR in azienda, puoi cambiare idea dopo il 30 giugno 2008?

R) Sì. L'opzione di mantenere in azienda il TFR maturando può essere sempre revocata e si può decidere in seguito di destinare le nuove quote a un fondo pensione.

D) Qual'è il peso del TFR maturando sullo stipendio? E quello del

contributo del datore di lavoro?

R) Il TFR è pari a circa il 7% della retribuzione lorda. Quello che matura ogni anno è pari a circa 13 miliardi. Il contributo del datore di lavoro e tra l'1 e il 2% dello stipendio, e ogni anno ammonta a circa 3-4 miliardi.

D) Cosa succede se non comunichi alla tua azienda alcuna decisione tra il primo gennaio e il 30 giugno 2008?

R) Il nuovo TFR viene conferito al fondo pensione previsto dagli accordi o dai contratti collettivi anche territoriali, salvo che sia stato stipulato un accordo aziendale diverso tra le parti.

D) Se scegli un fondo pensione, cosa succede alle quote della liquidazione che hai maturato fino al dicembre 2007?

R) Restano in azienda. Per questa parte del trattamento di fine rapporto non cambia nulla: contribuirà a formare la liquidazione alla fine della carriera lavorativa.

D) Negli ultimi anni il rendimento del TFR è stato inferiore, uguale o superiore a quello dei fondi pensione?

R) Superiore. Negli anni tra il 2000 e il 2004 il valore del TFR è cresciuto del 15,8 per cento; quello dei fondi chiusi di categoria del 9,2 mentre i fondi aperti hanno perso il 6,9 per cento.

Tabella esemplificativa del ridimensionamento della pensione in base alle nuove norme e confronto fra lavoratori che mantengono il TFR, che vanno nei fondi di categoria (fondo chiuso) o in un fondo aperto o polizza.

Tipologia del lavoratore	Pensione di chi mantiene il TFR	fondo chiuso e contributi datoriali*	fondo aperto o polizza**
Età 47 anni. Assunto nel 1982 a 21 anni. Andrà in pensione nel 2020 a 38 anni con 38 anni di contributi.	63,8 % dello stipendio	69,5 % dello stipendio	68 % dello stipendio
Età 37 anni. Assunto nel 1992 a 24 anni. Andrà in pensione nel 2030 con 38 anni di contributi.	58 % dello stipendio	68,5 % dello stipendio	65,7 % dello stipendio
Età 27 anni. Assunto nel 2002 a 24 anni. Andrà in pensione nel 2040 a 62 anni con 38 anni di contributi.	54,8 % dello stipendio	70,3 % dello stipendio	66,2 % dello stipendio

* L'ipotesi del fondo di categoria, prevede il trasferimento di tutto il TFR (6,91% dello stipendio), più l'1% di contributo del datore di lavoro e l'1,5% di contributo del lavoratore. Rendimento netto annuo del 2 %. Pil reale: più 1,5 %. Retribuzione: più 2%.

** L'ipotesi del fondo aperto o polizza è calcolata trasferendo solo il TFR (6,91% dello stipendio) e prevedendo un rendimento uguale a quello dei fondi di categoria.



D) *Se non esprimi alcuna opinione e non esiste alcun accordo o contratto collettivo, che fine fa il tuo TFR futuro?*

R) Il nuovo TFR viene conferito al fondo cui aderisce il maggior numero di dipendenti dell'azienda. In assenza di un fondo collettivo, il TFR finirà in un fondo residuale presso l'INPS.

D) *Se destini il nuovo TFR a un fondo pensione, puoi chiedere un anticipo per far fronte a una serie di spese?*

R) Sì, puoi utilizzare una parte di quanto hai versato: per spese sanitarie fino al 75 per cento, per l'acquisto della prima casa fino al 50 per cento, e fino al 30 per cento per esigenze personali.

D) *Se il fondo in cui finisce il TFR prevede più linee di investimento, a quale linea verrà destinato il tuo TFR?*

R) In questo caso il tuo futuro TFR verrà destinato alla linea di investimento con il minor contenuto azionario, per garantire il lavoratore che non effettuato una scelta da possibili perdite.

D) *Che differenza c'è tra i vari fondi o polizze e puoi cambiare fondo?*

R) Il fondo di categoria è frutto di un accordo sindacale. Quello aperto è istituito da banche o altri operatori finanziari e chiunque può aderirvi. Infine c'è la polizza individuale. Trascorsi 2 anni, il lavoratore può trasferirsi a un altro fondo.

**Leggete e abbonatevi a
"Pensionati Uniti"
il giornale di tutti
i pensionati
telefonate in Redazione**

Le nuove norme sulle Pensioni **LA LEGGE MARONI**

Ci telefonano molti ferrovieri tuttora in servizio che chiedono informazioni sulle nuove regole per l'accesso alla pensione di anzianità, cioè sulle modifiche apportate al sistema pensionistico dalla legge "Maroni", che esplicheranno i loro effetti dal 1.1.2008. Qualche accenno sull'argomento può essere oggetto di discussione per i futuri pensionati.

La legge 243 del 23.8.2004, G.U. 222 del 21.9.2004, entrata in vigore il 6 ottobre 2004, si pone sostanzialmente alcuni obiettivi:

- liberalizzazione dai vincoli dell'età pensionabile;
- progressiva abrogazione del divieto di cumulo tra redditi da lavoro e pensione;
- introduzione generalizzata di forme di pensioni complementari (secondo pilastro) facendo confluire nel fondo pensioni anche il TFR;
- totalizzazione dei periodi assicurativi ai fini di un'unica pensione.

Diciamo anzitutto che la legge non introduce novità in materia di calcolo della pensione di vecchiaia, cioè quella che si consegue con il pensionamento d'ufficio ai limiti dell'età previsti.

Con almeno 18 anni di anzianità assicurativa di "servizio utile" al 31.12.1995 (non è ancora chiaro se a questo fine vale o no l'aumento di valutazione di 1/10 per i macchinisti), il calcolo della pensione è completamente retributivo, cioè prende a base l'ultimo stipendio e le altre voci fisse per la quota A, e tutto l'imponibile per gli anni dal 1996 in poi.

Con anzianità contributiva, al 31.12.1995, inferiore a 18 anni il calcolo è misto: retributivo fino alla suddetta data e contributivo dal 1.1.1996 in poi (prendendo a base il montante dei contributi accumulato; eventualmente in futuro potremo approfondire quest'aspetto).

Per quanto riguarda la pensione di anzianità, quella che generalmente si consegue con le dimissioni, la legge in esame salvaguarda i diritti acquisiti: *"Il lavoratore che abbia maturato entro il 31.12.2007 i (previgenti N.d.R.) requisiti di età e anzianità contributiva ...consegue il diritto alla prestazione pensionistica secondo la predetta normativa e può chiedere all'ente di appartenenza la certificazione di tale diritto"* (art. 1, c.3).

Riassumo le regole per le decorrenze fissate dalla legge 449\1997, c. 8 dell'art.59 che resteranno in vigore fino al 31.12.2007 (salvo modifiche). Si consegue diritto alla pensione di anzianità secondo la seguente tabella:

Anno	Età	Anzianità	Sola anzianità
2005	57	35	38
2006	57	35	39
2007	57	35	39
2008	57	35	40

Il lavoratore può accedere al pensionamento di anzianità, nella generalità dei casi (con poche eccezioni):

- dal 1° luglio: se l'anzianità è maturata entro il 31 marzo dell'anno in corso, e i 57 anni entro il 30 giugno;
- dal 1° ottobre: se l'anzianità è maturata entro il 30 giugno dell'anno in corso e i 57 anni entro il 30 settembre;
- dal 1° gennaio dell'anno successivo: se di età inferiore a 57 anni e se 1' anzianità è maturata entro il 1°, 2° o 3° trimestre. L'erogazione della pensione decorre comunque dal raggiungimento dei 57 anni di età.
- dal 1° aprile dell'anno successivo: se di età inferiore a 57 anni e se l'anzianità è maturata entro il 4° trimestre. La pensione comunque decorre dal raggiungimento dei 57 anni di età.

Un esempio, per concludere questo primo intervento: un lavoratore con 35 anni di anzianità assicurativa maturata nel dicembre 2007 che ha già compiuto i 57 anni, o con 39 anni di anzianità a prescindere dall'età, può dimettersi con qualsiasi decorrenza dal 1° aprile 2008 in poi.

Galluccio Liberato



Ferrovie allo sfascio: IL TRAGICO RISULTATO DI UNA RIFORMA

Sarebbe importante ripercorrere tutta la storia delle ferrovie e, in particolare, ricordare a molti che alla fine degli anni '50, con più di 200.000 ferrovieri e trasportando il 36% delle merci italiane, il bilancio economico dell'Azienda sfiorava il pareggio.

In questo articolo ci rifaremo invece al 1986 quando, con la Legge 210, voluta dai sindacati e dai dirigenti, furono seppellite le FS ed iniziata una riforma (prima come Ente, poi come SpA) della quale, dopo venti anni, sarebbe bene valutare i risultati. Vogliamo ricordare, per quello che ci riguarda, che noi ci opponemmo a questa riforma, sfilando anche per le strade di Roma non per difendere un burocratico statalismo, ma perché sapevamo che le privatizzazioni nascondevano insidie pericolose e che la socialità del servizio avrebbe dovuto cedere alle ferree leggi del mercato, mentre invece poteva essere garantita solo con una più moderna, trasparente e sana gestione.

Vogliamo ricordare che con noi si era schierato anche l'Istituto di Ricerca dello Stato (ISOAE), diretto allora dalla figlia dell'attuale Ministro dell'economia Padoa Schioppa.

Fummo chiaramente sconfitti dal canto delle chimere di chi voleva la riforma basata su tre giusti obiettivi:

Risanamento del bilancio

Efficienza ed ammodernamento

Autonomia gestionale

Dopo 20 anni possiamo constatare come i primi due obiettivi siano clamorosamente falliti ed il terzo sia servito a dirigenti incapaci a fare solo i cavoli loro, eliminando molti controlli della Corte dei Conti e del Parlamento.

Lo sfascio purtroppo è già arrivato ad un punto tale che ci vorranno, ammesso che si corra subito ai ripari, almeno 10 anni per ricostruire un minimo di efficienza nelle ferrovie devastate da quella politica, che in Toscana veniva definita "lascia perdere", portata avanti da una serie di manager che si sono avvicendati in questi anni. Quanti, cioè, ce ne vollero a Giolitti nel 1905, quando si riappropriò delle ferrovie "spremute come limoni" nei 20 anni della loro "concessione" alle imprese private. Dopo 20 anni questi sono i tragici risultati:

Risanamento del bilancio

In questi giorni, nonostante i 130.000 fer-



rovieri mandati in pensione e la vendita (svendita!?) del secolare ed ingente patrimonio immobiliare, i dirigenti FS hanno comunicato una perdita di 1600 milioni di euro.

E' una cifra record che però, secondo noi, è solamente parziale perché a questa voragine si dovrebbero aggiungere le centinaia e centinaia di milioni che le Regioni debbono pagare per mantenere in piedi i treni locali su quelle linee una volta definite "rami secchi" che, una volta tagliate, avrebbero permesso alle FS di tornare in pareggio (vi ricordate l'utopia della quotazione in borsa!?).

La catastrofe economica è immane anche perché in molti casi gli immobili venduti sono stati ripresi in affitto dalle ferrovie!

Efficienza ed ammodernamento

Basta aprire un qualsiasi giornale per prendere atto delle quotidiane proteste dei pendolari, della sporcizia delle zecche trovate sui treni, delle irregolarità, delle multe che Trenitalia deve pagare alle Regioni per inadempienze ai protocolli sottoscritti ecc., per comprendere quale sia lo stato dell'efficienza oggi.

Inefficienza che non riguarda solo i treni merci (di cui più nessuno parla), ma anche i treni viaggiatori e perfino gli Eurostar, spesso soppressi nonostante le prenotazioni dei biglietti.

E pensare che una volta un treno merci soppresso era motivo per una inchiesta interna...

Ma l'inefficienza colpisce tutta la struttura aziendale, manutenzione, professionalità, strategie ... tanto da far gridare allo scandalo anche la Protezione Civile con Bertolaso!

Per non parlare della sicurezza e delle tragedie costate morti e feriti. I dati da noi

registrati dei 7 macchinisti morti fino al 1985 e dei 54 dopo la riforma hanno trasformato la ferrovia "più sicura d'Europa" in quella più insicura, FERMIAMOLI!!

Autonomia gestionale

Ci volevamo liberare dalle burocrazie dello Stato e su questo siamo stati accontentati, ma non per una sana imprenditorialità, bensì per sfuggire ai controlli. Siamo un'azienda gestita con i soldi dello Stato, ma i nostri dirigenti non rispondono allo Stato e si comportano come privati.

Decidono, si autograticano, assumono, licenziano, fanno operazioni che a noi appaiono folli e fallimentaried i danni li paga lo Stato, ovvero NOI!

L'esempio dei licenziati è eclatante: il Parlamento, le Istituzioni, il Ministro ne chiedono la riassunzione, ma tutti sono impotenti perché i nostri dirigenti non devono rispondere a nessuno. Il loro saldo potere, confermato dall'autonomia aziendale, è pari alla loro arroganza. Un'arroganza intollerabile, che fa danni politici ed economici allo Stato, ma che viene concessa (o spartita!?) dal sindacato che, anziché esercitare il proprio dovere di controllo sociale, sia pure nella discutibile "concertazione", in ferrovia pare più propenso ad una "amichevole cogestione".

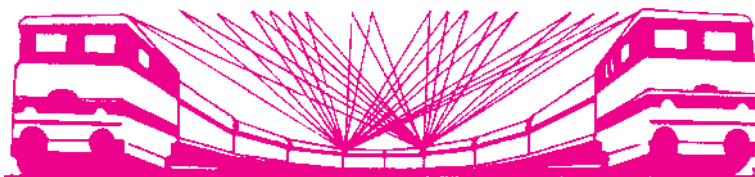
I sindacalisti promossi dirigenti e la insensibilità ai comuni sentimenti della società civile da parte di tutti i sindacati, ci fanno pensare a questo complesso discorso che affrontiamo con la nostra azione quotidiana di contestazione e di lotta.

Conclusioni

Oggi siamo allo sfascio e i sindacati che hanno voluto e sostenuto questa riforma ci dicano dove ci sono state positività.



PER CONOSCERE... PER DISCUTERE... PER LOTTARE
... DAL 1908 A FIANCO
DELLE LOTTE
DEI MACCHINISTI



RIVISTA AUTOGESTITA • SENZA CENSURA • AUTONOMA
DAI PARTITI • DAI SINDACATI • DALLA PUBBLICITÀ
MACCHINISTI IL MOMENTO È GRAVE
E NECESSITA DELLA NOSTRA UNITÀ
ABBONATEVI E PROPAGANDATE IL GIORNALE

Per contattarci

FS 967.2218 TEL. 055 480166

E-mail: inmarcia@tiscalinet.it

FAX 055 4631872

Via del Romito 7

50134 FIRENZE

Abbonamento 14 €
comprensivo dell'agenda 2007

Abbonamento promozionale per i
nuovi assunti 10 €
compreso Agenda 2007,
5 libretti "Guide pratiche
mezzi di trazione"
a scelta e raccoglitore

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI



ciascuno € 5

Cravatte eleganti con logo di
Ancora In Marcia e porta
chiavi 5 euro



ABBIAMO AGGIORNATO E
RISTAMPATO LE GUIDE
PRATICHE DI ALCUNI MEZZI
DI TRAZIONE:
E 444 R; E 632/633/652
I PARTE E II PARTE; E 656;
E 646 NAVETTA.
SONO DISPONIBILI ANCORA:
ALE 601; E 656 CE; ETR
460;
ALE 642

OGNI LIBRETTO € 2,5
PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI
9 LIBRETTI € 15



DOMANDA

Con l'entrata in vigore dei nuovi turni abbiamo trovato una sequenza di notti consecutive molto pesanti, mai effettuate in passato.

Il caso è il seguente: 1 giornata) vettura per Livorno con arrivo alle ore 17,00 + Riposo F.R.

2 giornata) treno merci di ritorno con inizio lavoro ore 1,00 e fine lavoro alle 7,00

3 giornata) servizio A/R con inizio 0,50 e termine ore 7,20.

Come si noterà tra i due servizi notturni, molto pesanti, intercorre un riposo giornaliero di appena 18 ore e 50'. E' regolare un servizio con due notti pesanti consecutive e senza neppure le 22 ore di riposo giornaliero

P.d.M. I.T. Cargo Bologna

RISPOSTA

Purtroppo, tra le tante brutte sorprese del nuovo CCNL, c'era anche questa sul lavoro notturno.

A differenza del passato, col nuovo contratto, possono essere previste due notti "pesanti" consecutive fruendo di un normale riposo di 16 ore tra la prima e la seconda notte, quando, come nel caso in esame, si proviene da un RFR.

Difatti, l'elevazione del riposo giornaliero è prevista quando si inizia o si termina la prestazione in residenza nel periodo 0-5 ovvero quando comprende interamente il periodo 0-5.

Nel caso in esame il riposo minimo previsto dal contratto dopo la prima notte è di 16 ore poiché:

inizia nel periodo notturno, ma fuori residenza;

termina in residenza, ma dopo le 5;

non comprende interamente la notte, né potrebbe, perché il RFR deve comunque interessare una porzione del periodo notturno.

La sequenza incontrata in quel turno è conforme alle norme (anche se le norme non sono conformi al buon senso).

L'interpretazione della normativa è obiettivamente complicata, come lo sono, del resto, un po' tutte in questo contratto, ma appare evidente che non sono applicabili al caso in questione le maggiorazioni descritte nei precedenti punti 2 e 3, pertanto resta applicabile soltanto la norma generale sul riposo giornaliero che prevede appunto 16 ore minime.

DOMANDA

Il turno di zona di Varese di Trenitalia, in vigore dal

12 dicembre 2005, prevede, per alcune giornate, l'utilizzo del doppio macchinista; nello specifico tratta-si di servizi con inizio alle ore 4.00 oppure di servizi con condotta superiore alle ore 3.30. Il mio quesito è il seguente: può il Capo impianto distogliere il II° macchinista dopo le ore 5.00 e pretendere che il servizio prosegua ad A.U.? Se sì, in base a quale normativa?

Carmelo Merulla - Varese

RISPOSTA

Il CCNL prevede che dalle ore 5,00 alle 24,00 (art. 22 punto 2.6.4) possano effettuarsi servizi ad agente unico. Invece, nell'art. 3 dell'IPCL sono definite le norme per la formazione degli equipaggi, sulla base delle delibere emanate da RFI.

L'applicazione di queste due norme, pertanto, prevede possano essere comandati servizi che prevedono l'equipaggio ad agente unico soltanto se iniziano dopo le ore 5,00.

Prima di quell'ora, il servizio deve svolgersi con il doppio agente, salvo che la contrattazione dei turni non abbia espressamente previsto di estendere la fascia, a partire dalle ore 4,00 (oppure fino alle ore 1,00), con pagamento della flessibilità concordata.

In tal caso il servizio con equipaggio ad agente unico potrà iniziare dalle 4,00.

Il caso in esame propone un regolare servizio di turno a doppio agente per l'intera durata della prestazione, sul quale intervengono modifiche in sede di gestione del personale.

Il comportamento del C.D., in questo caso specifico, non è corretto per le seguenti ragioni:

1) il servizio inizia prima delle ore 5,00, pertanto, salvo diversa contrattazione, può essere effettuato solo a doppio agente (art. 22 punto 2.6.4); in questo caso non può essere previsto neppure l'equipaggio promiscuo perché, in base al punto 2.3.3 dell'art. 14 CCNL FS, l'intero servizio deve essere collocato nella fascia 5,00 – 24,00.

2) ammesso che non esistessero le limitazioni contrattuali di cui al punto 1, in ogni caso, la variazione di un servizio di turno o già precedentemente comandato, può avvenire soltanto a seguito di forte ritardo o soppressione totale o parziale del servizio in questione; mancando questi presupposti il servizio non può essere modificato, salvo accettazione da parte del personale interessato.

3) trattandosi di servizi che prevedono condotta oltre le 3 ore e 30', anche se il servizio fosse un fuori turno, comandabile al personale disponibile, e non fossero presenti le altre limitazioni di cui sopra, non potrebbe essere comunque trasformato ad agente unico perché non sarebbero rispettati i limiti di condotta previsti dal CCNL vigente.



BOLZANO

IN PENSIONE ... CI SCRIVE

Sono un vostro ex abbonato ora in pensione per scelta di vita. Non speditemi più il giornale, visto che non ho rinnovato l'abbonamento. Ho lasciato il lavoro, che mi piaceva, perché ho intuito che la vita per i macchinisti, che volevano fare strettamente il loro, sarebbe diventata ogni giorno più difficile. Mi godo la pensione con una buona salute e ciò mi basta. Ho dimenticato capi e capetti e colleghi poco seri che hanno contribuito attivamente a questo stato di cose. Saluti a tutti voi, buon lavoro e non mollate mai, se ci riuscite. Una cordiale stretta di mano.

Roberto Nicolussi

PARMA – RISPOSTA ALL'ORDINE RINNOVATO

**FERROVIE DELLO STATO
DIVISIONE CARGO**

N. 11

m.40a

Treno 54113

del 14/6/06

Si ordina Si da avviso *al DCT Lucignano (con riferimento a ordine rinnovato) che come in tutti i servizi da mesi a questa parte nei quali ci siamo anche già faxati queste richieste, il sottoscritto sentita la USL di Bologna con la quale è in contatto (ed amico di De Angelis) RIBADISCE che non userà il VACMA.*

Il Macchinista

Bertolini

Benefici per i ferrovieri

BNC

Assistenza e Solidarietà

L'Associazione, costituita dalla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, da HDI Assicurazioni S.p.A. e dall'IBL Banca S.p.A. eroga prestazioni a favore dei dipendenti e dei pensionati del Gruppo FS e loro familiari in relazione al verificarsi dei seguenti eventi:

1. Decesso del dipendente;
2. Nascita figlio del dipendente;
3. Decesso del familiare del dipendente;
4. Spese sostenute a seguito di gravi vicende occorse all'avente diritto o ai suoi familiari;
5. Particolari stati di grave disagio familiare/personale.

Via Abruzzi 10 - 00187 Roma Tel. 06/42103707 - Fax 06/42036532

DOMODOSSOLA - UN GRAVE LUTTO

Dopo una lunga malattia il 13/05/06 è venuto prematuramente a mancare il collega e soprattutto l'amico Antonio D'Amico, macchinista presso la Cargo Domo.

Chi di noi lo ha conosciuto, come il sottoscritto, che ha avuto l'onore di averlo come compagno di corso nella scuola da macchinista, ricorda senza dubbio la sua bontà d'animo e soprattutto la sua calma e pacatezza nell'affrontare le problematiche del lavoro così come quelle della vita, sempre propenso al dialogo e mai al sopruso, sempre pronto ad avere una parola di conforto ed un sorriso per tutti.

La caparbietà che hai sempre avuto nell'affrontare i problemi quotidiani, anche gravi, questa volta non ti ha aiutato a sconfiggere il terribile male che ti ha colpito.

Ricordo come se fosse oggi la rimpatriata che abbiamo fatto a Livorno il 3/06/04, fu una giornata indimenticabile ma purtroppo è stata anche l'ultima che ti ho visto, anche se ci sentivamo spesso per telefono e ci riproponevamo di riorganizzarne un'altra; ho molto rammarico nel non esserci riuscito!!

Antonio ti assicuro non sono frasi retoriche, tu non ci hai lasciato perché sei e resterà sempre nei nostri cuori... ciao D'AMICO.

Gallarate 27/05/2006

BORDONARO VINCENZO



18 LUGLIO A ROMA

**Sicurezza
nelle FS
e
Riassunzione
di tutti i
licenziati**



**ore 10 sit-in davanti a Montecitorio
e consegna delle 30.000 firme a
tutti i gruppi parlamentari**

**ore 13,30-16,00 Alla sala del Sacro Cuore
(via Marsala 42 davanti a Termini)**

**ASSEMBLEA NAZIONALE
DEI FERROVIERI
PER DECIDERE
NUOVE INIZIATIVE**

I delegati RLS e RSU

**Partecipiamo
compatti**



(segue dalla prima pagina) ...

All'epoca del Castrucci, il licenziamento degli scioperanti era collegato all'esistenza di norme legali, pur barbare e ingiuste, che prevedevano tale sanzione. Ciononostante, la mobilitazione dei ferrovieri e la sensibilità dell'opinione pubblica, della politica, della stampa (e dell'allora influente stato maggiore dell'esercito) avevano creato le condizioni per un decreto in favore dei licenziati; Castrucci lamentava il ritardo nell'attuare le riassunzioni, denunciando che l'amnistia disposta nel medesimo periodo aveva invece prontamente svuotato le carceri.

La vicenda dei nostri giorni, pur con le analogie sui licenziamenti, scaturisce da una situazione legale e di diritto sostanzialmente opposta. Nel nostro caso è il lavoratore Dante De Angelis, peraltro rappresentante per la sicurezza (RLS), che vuole far valere una norma legale quale il Dlgs 626/94, riguardante la salute e la sicurezza dei lavoratori. Difatti, l'illegittimità dell'Uomo morto, oltre ad essere evidente al di là di ogni ragionevole dubbio, era già stata "certificata" dal gruppo di lavoro appositamente incaricato dal "Coordinamento Tecnico Interregionale sulla Prevenzione nei luoghi di Lavoro" e, successivamente, dalle USL di Livorno, Genova, La Spezia, Savona, Chiavari e Prato che sono strutture istituzionalmente competenti a tali valutazioni.

Nel 1900 la legge prevedeva che i lavoratori addetti ai servizi pubblici non potevano scioperare pena il rischio di licenziamento.

Oggi, a rischiare il posto di lavoro non è chi ha violato le vigenti disposizioni legislative montando l'uomo morto (i dirigenti di Trenitalia); a rischiare il posto di lavoro non è chi ha emanato le norme (i dirigenti di RFI) per l'attrezzaggio dell'uomo morto sui locomotori con una disposizione, la 36/2002, che contempla, di fatto, violazioni ad una legge dello stato; a rischiare il posto di lavoro non sono coloro che

hanno deciso di proseguire comunque col montaggio dell'uomo morto pur essendone acclarata l'illegalità e spendendo una montagna di soldi pubblici (i dirigenti del Gruppo FS in concorso col Ministero dei Trasporti).

Oggi, chi rischia il posto di lavoro è De Angelis che ha chiesto il rispetto di norme di legge; non solo, è stato denunciato dalla Polfer per interruzione di pubblico servizio e poco importa se il Tribunale di Bologna ha subito archiviato il procedimento con motivazioni che fanno crollare gli argomenti con cui Trenitalia motiva il licenziamento.

Nessuna Polfer ha mai pensato di fare un esposto contro i dirigenti FS per interruzione di pubblico servizio a causa dei quotidiani ritardi e soppressioni dei treni.

In definitiva, nel 1900, il sistema era capace di produrre atti riparatori nei confronti di lavoratori colpiti da norme ingiuste.

Oggi, il sistema, non solo non è in grado di sanzionare chi reiteratamente viola le disposizioni legislative abusando della posizione ricoperta, ma non è in grado di difendere nemmeno chi tenta di far

rispettare le leggi sulla salute e sicurezza, tutelata costituzionalmente. Davvero un quadro terribile: si tratta di un incredibile arretramento nella difesa dei principi di diritto, di equità e giustizia sociale.

Oggi, a differenza del 1900, abbiamo dei sindacati forti, organizzati, riconosciuti. Già, quegli stessi sindacati che nell'ultimo sciopero del 20-21 giugno, anziché promuovere la vertenza a sostegno di principi che sono fondamentali per il mondo del lavoro e, più in generale, per le classi più abbietate, questa vertenza, l'hanno invece boicottata.

Oramai da anni il sindacato è condizionato dagli schieramenti, dalle cordate, dalle appartenenze politiche, dal controllo e dalla cogestione. Soprattutto nelle aziende statali e parastatali sponsorizza i dirigenti amici, quando non se li "fabbrica" in casa (es. Moretti Mauro).

Noi macchinisti abbiamo una grande storia e ogni giorno ne scriviamo un pezzettino. Se sarà ancora una storia di cui andar fieri lo sapremo molto dopo, ma è certo che noi proveremo a far bene... fino in fondo.

La Redazione

DANTE: AMARA SORPRESA DALL'INPS

NEGATA A DE ANGELIS L'INDENNITÀ DI DISOCCUPAZIONE

Con poche righe l'INPS ha respinto la richiesta del trattamento ordinario di disoccupazione: *"Le comunichiamo che la sua domanda intesa ad ottenere il trattamento in oggetto, presentata in data 21/04/06, E' STATA RESPINTA PER I SEGUENTI MOTIVI: LA S. V. NEL BIENNIO ANTECEDENTE LA DATA DI CESSAZIONE DEL LAVORO, PUO' FAR VALERE N° 0001 CONTRIBUTI SETTIMANALI ANZICHÉ I 52 RICHIESTI".*

Al momento non sappiamo se si tratta di un disguido, di una irregolarità nei versamenti dei contributi o se la questione riguarda tutti i ferrovieri. Al confronto, risulta scandaloso il contratto dei dirigenti che prevede comunque, in caso di interruzione del rapporto di lavoro, una preavviso di 12 mesi che, si vocifera, in FS è stato quasi raddoppiato. E non si tratta certo del misero 40% della retribuzione previsto dall'indennità di disoccupazione erogata solo per 6 mesi.

