

ANNO XXVI - N. 8 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

IL RITARDO DEL TRENO PER IL RIFIUTO DEL VACMA

NON È REATO

Anche il collega Mimmo Romeo è stato prosciolto dal Tribunale di Bologna



CONTRATTO:
PARTECIPA ALLA CONSULTAZIONE NAZIONALE
 Hai già spedito o consegnato la tua copia?
 Esprimi un'opinione, fai le tue osservazioni (ved. pagg. 13 e 14)

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 Casaruci 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 -
 - 50134 Firenze - CONTRIBUTITO: 14 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. 9672218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.



AUTUNNO CALDO PER TUTTI ... BOLLENTE PER I MACCHINISTI

Agente solo, pensioni e lavori usuranti, privatizzazioni, contratto e Piano d'impresa: sono i temi sul tappeto dopo la pausa estiva assieme ai mai risolti problemi logistici, turni, carichi di lavoro ecc. Le continue "uscite"

te" liberiste dell'a.d. pianificate ad arte per fare terra bruciata dell'idea di servizio ferroviario sono solo uno dei tasselli dell'attacco allo stato sociale. Un autunno caldo per tutti, ma per noi molto di più, perché la que-

stione dell'agente solo ci segnerebbe sulla carne viva, modificando concretamente in peggio le nostre condizioni di vita di lavoro. Ma siamo ottimisti, questa categoria ha tutte le potenzialità, le ragioni e la forza contrattuale, per ostacolare e condizionare i progetti aziendali, non perdendo mai di vista il contesto sociale in cui siamo immersi e le questioni politiche generali e sapendo inoltre organizzarsi a partire dall'esperienza dei delegati RSU e RLS. Sottovalutare le dinamiche in atto sarebbe un grave errore.

Per queste ragioni sollecitiamo tutti i colleghi di lavoro a compilare la consultazione (pagg. 14-15) ed a seguire le iniziative dell'Assemblea nazionale.



DALLA PARTE DELLA FIOM

La valutazione negativa dell'accordo sul welfare da parte del direttivo della Fiom-Cgil ha scatenato nei confronti della federazione metalmeccanica una indecente campagna di aggressione mediatica da parte padronale, governativa ed addirittura dal sindacato e dalla stessa Cgil. Anche tutti i grandi "tromboni" del giornalismo hanno bersagliato i meccanici accusandoli di catastrofi inenarrabili. Va invece riconosciuto alla Fiom il grande merito di aver svolto fino in fondo la funzione sindacale analizzando i peggioramenti derivanti dall'intesa Governo-sindacati nel merito delle questioni e non sulla base di opportunismi e convenienze politiche contingenti. Anche in presenza di un "Governo amico". La capacità di una visione generale della società, merita al contrario il massimo rispetto ed il nostro sostegno. A cominciare dalla manifestazione del 20 ottobre.

PIEMONTE: ALTRE PRESCRIZIONI CONTRO L'AGENTE UNICO

Ancora una volta è grazie all'impegno dei RLS che le autorità intervengono sulle questioni di sicurezza nelle ferrovie. Le ASL di Cuneo e Mondovì, hanno emesso nei confronti di Trenitalia due prescrizioni, ai sensi del D.Lgs 758/94 che impongono all'azienda di risolvere le questioni delle comunicazioni terra treno e quelle relative all'organizzazione del pronto soccorso in caso di malore del macchinista. E' un importantissimo risultato frutto del lavoro di Grillo e Gigantino che rischia di essere vanificato se sul piano sindacale si dà il via libera al progetto di modifica degli equipaggi. Vi è infatti la possibilità che le FS "incartino" una qualche soluzione per i telefoni che possa apparire sufficiente. Noi non dobbiamo invece dimenticare che la questione dell'agente solo è una questione molto più ampia con ripercussioni, oltre che sulla sicurezza, anche sulla qualità della vita e sull'occupazione.

BRASILE : SCONTRO TRA TRENI. 8 MORTI

31 agosto - 8 morti e oltre 100 feriti è il bilancio della collisione tra due treni avvenuta nella periferia nord di Rio de Janeiro. Uno dei due convogli, che trasportava circa 750 passeggeri, procedeva a 80 chilometri orari quando ha colpito l'altro con quattro vagoni e senza passeggeri, che effettuava una manovra per cambiare binario. I due treni si sono urtati a 200 metri dalla stazione di Austin, a Nova Iguacu alle 15.10 locali (le 20.10 italiane). Il macchinista del treno passeggeri è rimasto ferito, quello del treno in manovra è rimasto illeso. Il coordinatore della difesa civile, il colonnello Souza Filho, ha dichiarato alla TV Globo News che "la priorità era estrarre dai vagoni le persone vive, intrappolate nelle lamiere del treno".



NE' UOMO MORTO NE' AGENTE SOLO

Entro pochi mesi la escludibilità del Vacma su tutti i mezzi chiuderà una vertenza su cui registriamo una vittoria contro ogni pronostico. Ma non c'è nemmeno il tempo di far festa, perché già incombe il tentativo di introdurre l'agente solo. Mauro Moretti, l'ex sindacalista oggi amministratore Delegato del gruppo FS, ne parla come fatto ineluttabile proprio per generare un convincimento preventivo e collettivo, specie tra gli stessi macchinisti. Un "giochino" psicologico insidiosissimo. Infatti, ciò che viene ritenuto inevitabile si accetta e non si contrasta. Prepariamoci quindi a questa nuova vertenza, non solo sul piano psicologico e sindacale, ma su quello mediatico, affinché non passi l'idea che l'agente solo risolverà i problemi di bilancio di FS. In tal senso, non solo fonti aziendali, stanno cercando di convincere l'opinione pubblica e gli altri ferrovieri. Attenzione quindi a non litigare come i polli di Renzo (quelli dei Promessi Sposi) destinati entrambi a finire in pentola.

"Il fatto non sussiste"

Bologna, 19 settembre 2007

Il Tribunale di Bologna ha prosciolto Domenico Romeo (nella foto a fianco) dall'ipotesi di "interruzione di pubblico servizio: "il fatto non sussiste". Una cinquantina i macchinisti provenienti dal Lazio, dalla Toscana, dall'Emilia Romagna, dalla Liguria, dalla Lombardia e dal Veneto hanno festeggiato con Mimmo la chiusura di questa vicenda, ma erano presenti per sostenerlo soprattutto se il Giudice avesse deciso diversamente.

PROCESSANO SOLO NOI?

Il grado di indipendenza della magistratura ci permette di affrontare con serenità gli sviluppi giudiziari di quanti incredibilmente si trovano ancora coinvolti in procedimenti giudiziari. Infatti, secondo i legali che abbiamo consultato, il reato sussiste quando chi determina l'interruzione o la turbativa la genera volontariamente e con la finalità di produrre una interruzione o una turbativa al servizio pubblico.

Partendo da tale considerazione i RLS hanno presentato degli esposti alle Procure di Bologna, Roma, Firenze, Genova, Trieste, ponendo all'attenzione della magistratura la posizione dei dirigenti aziendali i quali, pur in presenza di prescrizioni USL e consapevoli della condotta di molti macchinisti, hanno continuato a far montare l'uomo morto sui mezzi. E' possibile ipotizzare che abbiano agito per porre l'intero sistema di fronte ad una situazione di fatto, nella quale dar ragione ai macchinisti significava bloccare il servizio pubblico. Vedremo gli sviluppi.



I rappresentanti dell'Assemblea Nazionale dei Macchinisti esultano: "Avevamo ragione, allora e oggi".

Domenico Romeo, l'8 febbraio 2006 alla stazione di Bologna aveva adottato la stessa procedura attuata da Dante De Angelis qualche giorno prima. Il rifiuto di Romeo rientrava nella protesta indetta da sindacati, Rsu e Rls.

Un'altra vittoria delle nostre ragioni, legittimate sia dalle battaglie sindacali che dai pareri delle Asl e della stessa magistratura.

Intanto, confortati dal pronunciamento sul caso Romeo, sosteniamo anche gli altri compagni macchinisti che (non sappiamo con quanta casualità) sono rimasti coinvolti in procedimenti ancora aperti, a Udine e a Frosinone.



DIRITTO DI SCIOPERO contestata la Commissione Antisciopero

“Rileggetevi la Costituzione!”



ROMA, 2 luglio 2007 - Una delegazione di lavoratori ha manifestato in Via Po, sotto la sede della ormai famigerata Commissione antisciopero, per contestare l'inverosimile decisione di dichiarare “non legittimati” la proclamazione dello sciopero dei delegati

RSU/RLS dell'Assemblea Nazionale dei Ferroviari. Sembra una domanda retorica: “di chi è il diritto di sciopero?” È stata necessaria una mobilitazione ed un convegno per riportare su un terreno di rispetto dei valori costituzionali i membri di questo organismo.

“Ecco una copia ciascuno della Costituzione, rileggetela!” Con queste parole la delegazione dei manifestanti ha aperto l'incontro

con il presidente della Commissione, Francesco Martone, puntualizzando che i ferrovieri continueranno a difendere il diritto alla proclamazione dello sciopero nel rispetto della legge senza però riferire i nomi dei partecipanti alle assemblee, così come la Commissione aveva chiesto. Nello stesso pomeriggio, alla sala del Sacro Cuore, il prof. Piergiovanni Alleva ha chiarito in modo magistrale che lo sciopero è un diritto “allargato” non sottoposto ad alcun vincolo di legittimazione. La presenza dei Sen. Piero Di Siena, Guido Pollice, Egidio Pedrini, dell'On. Mario Ricci e di Gianni Cavinato, presidente dell'ACU ha arricchito il dibattito sulla legge 146/90 e sulla urgente necessità di sottoporre alla magistratura l'operato della Commissione.

GERMANIA: MACCHINISTI IN SCIOPERO

Londra bloccata la metro. Tutti contro la privatizzazione delle ferrovie

La situazione delle ferrovie tedesche, fatte le dovute proporzioni, è molto simile alla nostra: tentativo di privatizzazione, sindacati concertativi e partecipativi, opposizione sociale diffusa e contrarietà degli enti locali. I Macchinisti, obiettivo privilegiato della ristrutturazione (anche lì), si auto organizzano. Intanto, a Londra, i dipendenti della Metro incrociano le braccia.

BERLINO, 7/08/2007- (Reuters) La protesta si contrappone al piano di privatizzazione del settore avviato dal governo di Grosse Koalition, che ha approvato a fine luglio un progetto di legge che prevede la vendita a privati di una quota fino al 49,9% del capitale della compagnia. A nulla sono valse le assicurazioni sull'inalterato controllo della rete ferroviaria da parte dello Stato.

In autunno la legge arriverà in Parlamento, osteggiata nel Paese dalle forze di sinistra e dai sindacati, che temono una riduzione dei posti di lavoro, ma anche dalle organizzazioni ambientaliste e dalle Länder e dai Comuni.

Inattese, quanto significative, sono le adesioni ottenute nel corso delle consultazioni della base sindacale per lo sciopero nazionale dei macchinisti: ben il 95,8% degli aderenti al sindacato di categoria (Gdl). Il sindacato chiede aumenti salariali fino al 31%, valori molto lontani dal 4,5% di incremento offerto dall'azienda, che fa notare come tale quota di aumento sia stata già accettata da altri due sindacati dei ferrovieri.

LONDRA, 3 set 2007 - Metro ferma per 72 ore. La città con la più antica ed estesa metropolitana del mondo (407 Km) rischia di precipitare nel caos. A

incrociare le braccia, per rivendicare sicurezza sul lavoro e pensioni, sono circa 2.300 aderenti al sindacato più rappresentativo, Rail, Maritime and Transport (Rmt). Altri due sindacati, che rappresentano circa 900 dipendenti, hanno annullato lo sciopero all'ultimo momento, ritenendo che le loro rivendicazioni fossero state accolte. La situazione è precipitata dopo il fallimento della Metronet, la società che si occupa della manutenzione della linea.

FRANCIA: NEL MIRINO LE PENSIONI DEI FERROVIERI

Nel mirino del governo francese c'è il sistema pensionistico dei ferrovieri, in particolare il limite di 55 anni che scende a 50 per i macchinisti. E' una vicenda su cui riflettere anche in Italia. Infatti, i benefici previdenziali, che alcuni vorrebbero scambiare con l'agente solo, sono facilmente additabili in una fase successiva come “privilegi” da cancellare.



L'AGENZIA PER LA SICUREZZA

A rischio il controllo istituzionale sulle ferrovie. Firenze ottiene la sede

Firenze, 16 luglio 2007 - Si è tenuta presso l'auditorium del Consiglio Regionale della Toscana un convegno sulla nascita dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Era presente, il Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi e una folta rappresentanza di ferrovieri che hanno inscenato una pacifica manifestazione in ricordo dei 54 lavoratori morti in incidenti ferroviari e dei tanti infortuni, al fine di sottolineare che l'Agencia dovrebbe divenire l'organo - indipendente dalle imprese ferroviarie e dalla stessa RFI - che sovrintende alla sicurezza. Il rischio, invece, è



che la nascente agenzia per la sicurezza, oltre ad acquisire i ferrovieri di RFI-CESIFER, divenga strumento per emanare atti aventi valore di legge capaci di contrapporsi alle discipline

generali sul diritto e sulla sicurezza del lavoro, come avviene con le attuali norme tecniche contenute nelle Fiche-UIC, che in realtà sono provvedimenti aziendali condivisi tra tutte le imprese europee. Nell'attuale panorama di liberalizzazioni non si può lasciare che le "regole" del gioco siano condizionate da logiche di impresa al di fuori dal controllo politico e istituzionale. Come ferrovieri abbiamo il dovere di continuare a vigilare in prima persona su tutte le questioni inerenti la sicurezza a tutela della nostra incolumità e di quella dei viaggiatori.

Torino, 25 giugno 2007

2° CONFERENZA SULLA SICUREZZA

C'eravamo anche noi al Lingotto, a distribuire l'IN MARCIA e i distintivi contro "l'Uomo Morto". Il convegno si è aperto con una toccante testimonianza di 10 tragiche storie di malattie e infortuni sul lavoro. Nei due giorni, numerosi interventi di esperti, addetti ai lavori ed autorità. Particolarmente duro l'attacco di Confindustria al "Testo Unico" per l'apparato sanzionatorio che è invece insufficiente ad arrestare la strage quotidiana di lavoratori. A differenza di quanto accaduto a Napoli nel gennaio scorso, sono stati previsti gli interventi di alcuni RLS tra cui il nostro Dante De Angelis che ha ribadito la centralità dei lavoratori nella gestione della sicurezza.

SICUREZZA SUL LAVORO

APPROVATO IL TESTO UNICO

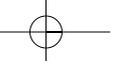
Al governo nove mesi di tempo per razionalizzare la normativa

Roma 3 agosto 2007 - La camera ha definitivamente approvato, la legge n° 123, meglio conosciuta come Testo Unico. Dopo un acceso dibattito nazionale tra le parti sociali, due conferenze nazionali e un iter parlamentare sorprendentemente breve si è finalmente avviato il lavoro di revisione di tutte le normative. Un forte impulso è venuto anche dal Presidente della Repubblica il quale, ha più volte sottolineato l'entità e la gravità delle morti e degli infortuni sul lavoro.(1230 infortuni mortali nel 2006). La legge 123/07 si divide sostanzialmente in due parti: la prima è la delega al Governo ad emanare, entro nove mesi, uno o più decreti per razionalizzare e riordinare la materia. La seconda parte contiene norme immediatamente precettive, alcune delle quali modificano il D.Lgs 626/94, mentre altre, prevedono norme più severe in materia di appalti e di lavoro irregolare. E' previsto l'obbligo del cartellino identificativo per i lavoratori di imprese in appalto o subappalto e la facoltà di sospensione delle attività in caso di reiterate violazioni. Seguiremo il procedimento di elaborazione dei decreti presso i ministeri competenti e sosterremo i RLS del CONARLS nel dialogo già avviato con le Istituzioni.



ULTIMORA: ABUSO DI LAVORO STRAORDINARIO

Dopo il Piemonte e la Toscana anche la Direzione Provinciale del Lavoro di Milano interviene su richiesta dal delegato RLS Alessandro Pellegatta, presso l'IPT, per la verifica del rispetto dell'orario di lavoro. Dalle prime indiscrezioni sembrerebbe che a seguito dell'ispezione siano state riscontrate violazioni sui parametri di lavoro, giornaliero e notturno. Ad un nutrito numero di macchinisti sarebbe stato vietato di effettuare ulteriore lavoro straordinario e fuori turno. Si prevedono pesanti sanzioni per Trenitalia.



UN ALTRO 23 LUGLIO DA DIMENTICARE

Firmato accordo peggiorativo su pensioni e lavori usuranti. Diluito lo "scalone Maroni". Sindacati accodati alle scelte governative, Cgil in difficoltà, Fiom contraria, bersaglio dei liberisti. Contro la sindrome del "Governo amico" tutti in Piazza a Roma il 20 ottobre

Il 20 ottobre saremo in piazza, a Roma per dire il nostro no ad un accordo che, maturato esclusivamente dentro gli "apparati" politici e sindacali senza alcun coinvolgimento dei lavoratori, condizionerà il futuro di tutti noi. Doveva servire a cancellare il cosiddetto "scalone Maroni", la norma che di colpo avrebbe innalzato la soglia del pensionamento per anzianità impedendo a migliaia di lavoratori di lasciare il lavoro e che l'attuale Governo si era impegnato a "superare" assieme alle norme più penalizzanti della legge 30. E' stato invece firmato da Cgil, Cisl e Uil un accordo fortemente penalizzante che ha deluso il mondo del lavoro. Pur in presenza di alcuni elementi positivi sui trattamenti minimi, tradisce il programma elettorale, non risolve affatto la questione dello scalone e addirittura peggiora alcuni aspetti poiché incentiva il lavoro straordinario con riduzioni contributive, riduce i coefficienti per il calcolo della pensione e legittima il rinnovo all'infinito dei contratti a tempo determinato, dopo i 36 mesi, alla sola condizione di un avallo sindacale. Ancora più grave è la parte che riguarda i lavori usuranti, cui come macchinisti siamo direttamente interessati: il tema è dominato dall'indeterminatezza per

Disciplina dei lavori usuranti, particolarmente faticosi e pesanti

Per quanto riguarda i lavori usuranti sono state individuate risorse massime disponibili su base annua pari mediamente a 252 milioni di euro, che riguarderanno circa 5.000 lavoratori all'anno e che, sommate alle risorse per lo scalone, determinano una cifra complessiva nel decennio 2008-2017 di 10 miliardi di Euro.

L'ipotesi conclusiva, che sarà definita da una Commissione appositamente costituita da Governo e parti sociali e che concluderà i suoi lavori entro il mese di settembre 2007, prevede:

- i lavoratori impegnati nelle attività previste dal decreto del Ministro del Lavoro del 1999 (decreto Salvi);
- lavoratori considerati notturni secondo i criteri definiti dal dlgs. 66/2003;
- lavoratori addetti a linea catena individuati sulla base di questi tre criteri;
 - lavoratori dell'industria addetti a produzioni di serie;
 - lavoratori vincolati all'osservanza di un determinato ritmo produttivo collegato a lavorazioni o a misurazioni di tempi di produzione con mansioni organizzate in sequenza di postazioni;
 - lavoratori che ripetono costantemente lo stesso ciclo lavorativo su parti staccate di un prodotto finale, che si spostano a flusso continuo o a scatti con cadenze brevi determinate dall'organizzazione del lavoro o della tecnologia. Sono esclusi gli addetti a lavorazioni collaterali a linee di produzione, alla manutenzione, al rifornimento materiali e al controllo di qualità;
- conducenti di mezzi pubblici pesanti.

Coloro che risultano nelle condizioni suddette al momento del pensionamento di anzianità possono conseguire su domanda, entro i limiti sopra definiti, il diritto a pensione con requisito anagrafico ridotto di tre anni rispetto a quello previsto (con il requisito minimo di 57 anni) purché abbiano svolto tale attività a regime per almeno la metà del periodo di lavoro complessivo o (nel periodo transitorio) almeno 7 anni negli ultimi 10 di attività lavorativa.

un vincolo economico che pone il tetto di 5.000 beneficiari annui a prescindere dal numero effettivo dei lavoratori aventi titolo e del rinvio ad una apposita "Commissione". Inoltre il massimo del beneficio per i lavoratori "usurati" è di tre anni; per noi del PdM la faticosa soglia del pen-

sionamento si innalza a 59 anni, invece degli attuali 58. Grandi incertezze anche per altre categorie di lavoratori, come per esempio i camionisti o gli stessi capitreno che nella stragrande maggioranza resterebbero esclusi dal requisito di "lavoratori notturni" ai sensi del D.Lgs. 66/03. Solo i metalmeccanici della Fiom, ai quali va tutta la nostra solidarietà, hanno avuto il coraggio di esprimere con grande lucidità il loro dissenso nel merito delle questioni previdenziali, assumendo un punto di vista generale in difesa di tutti i lavoratori e dell'intero sistema previdenziale. Il bilancio di questo accordo è fortemente negativo; oltre che in piazza, diremo ai sindacati negli impianti, al "governo amico" in piazza che i lavoratori vogliono essere ascoltati. Prima.

MA CHI SONO I LAVORATORI NOTTURNI ?

La definizione di lavoratore notturno è stabilita dal D.Lgs n°66/03:

(...) d) «periodo notturno»: periodo di almeno sette ore consecutive comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino;
 e) «lavoratore notturno»: 1) qualsiasi lavoratore che durante il periodo notturno svolga almeno tre ore del suo tempo di lavoro giornaliero impiegato in modo normale; 2) qualsiasi lavoratore che svolga durante il periodo notturno almeno una parte del suo orario di lavoro secondo le norme definite dai contratti collettivi di lavoro. In difetto di disciplina collettiva è considerato lavoratore notturno qualsiasi lavoratore che svolga lavoro notturno per un minimo di ottanta giorni lavorativi all'anno; il suddetto limite minimo è riproporzionato in caso di lavoro a tempo parziale; (...)





MAURO MORETTI A ROMA SL

Contestato per l'intervista sull'Espresso, con cui si candida a governare la politica dei trasporti in Italia, al posto del Parlamento del Governo, del ministro Bianchi e delle regioni

La mattina del 30 agosto, l'a.d. delle fs, ha visitato un nuovo treno nelle officine OMAV di Roma. Un gruppo di macchinisti dell'Assemblea Nazionale gli ha garbatamente un volantino i cui contenuti sono riproposti nell'articolo di fianco. Avremmo voluto suggerirgli di garantire prioritariamente i pezzi di ricambio per i treni guasti e la loro pulizia, rispetto ai nuovi acquisti miliardari, ma non ce l'ha consentito apostrofandoci in modo aggressivo e rifiutando con sprezzo il volantino; confermando così la sua distanza dai problemi reali. Le sue continue esternazioni sulla destrutturazione del trasporto ferroviario, sugli esuberanti e sulla riduzione del servizio in alcune vaste aree del paese devono trovare la giusta opposizione, sociale, politica e sindacale. Come ferrovieri abbiamo il dovere di mobilitarci per difendere il nostro lavoro, la sicurezza e il servizio ferroviario quale bene comune dell'intera collettività e non come merce su cui fare profitti sulle spalle dei cittadini. Con l'intervista rilasciata al settimanale l'espresso moretti ha superato il limite: prepariamoci ad una nuova stagione di lotte che devono vedere coinvolte direttamente le forze politiche, le regioni, le associazioni e i sindacati che non hanno sposato la sua "filosofia padronale".



Mauro Moretti (indicato dalla freccia) in visita all'OmaV di Roma S.L.

NO ALLE FERROVIE PADRONALI

Approfittando della pausa di agosto, Mauro Moretti, l'amministratore delegato delle FS prosegue nella "sua" strategia.

Con l'utilizzazione del tutto inopportuna della "prima persona" su temi di politica dei trasporti, l'a.d. annuncia in una intervista che "lui" modificherà l'assetto ed il ruolo delle ferrovie scegliendo quali treni effettuare, come, quando e quali regioni servire. Con un decisionismo che ricorda le compagnie ferroviarie del Far West, Moretti si sostituisce al Ministro dei Trasporti, al Governo, al Parlamento ed alle Regioni nel dettare le grandi opzioni strategiche proprie del Piano Generale dei trasporti e quindi determinare il futuro delle ferrovie, l'assetto territoriale ed economico di intere regioni e - di conseguenza - le concrete condizioni materiali di milioni di cittadini.

Cavalcando con abile regia mediatica l'ideologia liberista e confondendo continuamente il ruolo di imprenditore con quello di dirigente di una grande ed indispensabile infrastruttura pubblica, arriva addirittura ad ipotizzare l'abbandono della Sardegna con la sprezzante minaccia di vendere i treni (e i ferrovieri sardi) per "fare gli eurostar sulla Roma-Milano".

Come se migliaia di ferrovieri fossero merci da smaltire e la rete ferroviaria fosse "cosa sua" e non fossero invece le necessità collettive a determinare le modalità di trasporto, e non viceversa. Sugeriamo all'a.d. di concentrare invece tutte le sue energie per far funzionare meglio i treni - anche al sud - per tenerli più puliti, abbandonando, tra l'altro, l'ossessione del macchinista solo, abbassando le condizioni di sicurezza.

Come ferrovieri richiamiamo il mondo politico italiano a svolgere il proprio ruolo in un settore così importante, perché le ferrovie sono un patrimonio collettivo che non può essere smantellato sull'onda del furore ideologico che ha già mostrato tutti i suoi limiti ancor prima di essere attuato.

Roma, 30 agosto 2007

I delegati RSU/RLS dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri



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"

ARROGANZA E IMMORALITA'

La materia del lodo in esame è lo specchio del momento in cui viviamo e in cui versa la Società di oggi. Noi siamo cresciuti all'interno di valori e di principi ritenuti fondamentali per un corretto funzionamento di una comunità. Fino a qualche anno fa e non solo a parole, chi operava e si muoveva all'interno di concetti veri di solidarietà, quali sicuramente debba ritenersi la donazione sangue, aveva un rispetto che rientrava in un ordine di sacralità. Noi ci siamo opposti nei limiti di quelle che erano le nostre possibilità del momento, alla modifica della normativa sulla donazione che di fatto ha ridotto le garanzie contrattuali per il donatore, ma ci siamo opposti ancora più tenacemente nel momento in cui, con la vecchia normativa e con la nuova, singoli rappresentanti della Società hanno preso iniziative per ostacolare in modo illegittimo il **diritto - dovere** alla donazione sangue. Sappiamo che nel clima produttivistico e privo di valori umani, che caratterizza l'attuale realtà, può accadere che anche persone oneste perdano il giusto sentiero, ma sostanzialmente coloro che si impegnano ad ostacolare un principio di questa grandezza commettono un atto profondamente immorale ed incivile. Può apparire populistico, ma del tutto legittimo, considerare che un giorno queste persone possono avere bisogno per se e per la propria famiglia, di utilizzare il sangue di una persona che loro hanno ostacolato. Questo per quanto riguarda la sostanza del problema, per quanto riguarda l'aspetto formale si invita tutti ad utilizzare gli stampati previsti. Il materiale si trova presso la redazione del giornale.

CONTESTAZIONE DISCIPLINARE

Il giorno 7 novembre 2006, alle ore 19.09, Lei inviava un fax al Responsabile dell'ITR di Firenze con il quale informava che il giorno 10 novembre 2006 si sarebbe recato presso il Centro Trasfusionale di Arezzo per donazione sangue... Il capo deposito di turno nel farle notare che Lei non aveva presentato nessuna richiesta di assenza giustificata... Le rispondeva che in ogni caso la Sua dichiarata assenza per quel giorno non sarebbe stata compatibile **con le esigenze di servizio in quanto non era possibile sostituirla il giorno richiesto**... il 9 novembre alle ore 16.00... comunicava che non avrebbe fatto la sua giornata di turno prevista per il 10 novembre a seguito della donazione sangue effettuata il giorno 9 novembre 2006 e trasmetteva certificato di avvenuta donazione sangue... il 10 novembre non si presentava arbitrariamente in servizio per effettuare la sua giornata di turno prevista.

GIUSTIFICAZIONI

Mi viene contestata una ipotetica assenza arbitraria che non può essere considerata tale, in quanto, già il giorno 7 novembre 2006, comunicavo al Responsabile dell'ITR di Firenze la motivazione di tale assenza: vorrei ribadire che l'art. 37 del CCNL non prevede una "contrattazione" per le donazioni sangue in base alle esigenze aziendali, ma solamente una richiesta scritta da parte del lavoratore...

SANZIONE DISCIPLINARE

In riferimento alla contestazione e del 4 dicembrepreso atto delle giustificazioniche non la esonerano Le comunichiamo la decisione di comminarLe la seguente sanzione disciplinare : un giorno di sospensione dal servizio e dalla retribuzione ai sensi dell'art. 55 del vigente CCNL per assenza ingiustificata.

LODO ARBITRALE

.....Il rappresentante del lavoratore sostiene che l'assenza non era arbitraria in quanto aveva comunicato che il giorno 10/11/06 si sarebbe recato a donare il sangue e cò in base alla normativa vigente in materia gli consentiva di assentarsi dal lavoro per 24 ore a partire o dall'ora di effettiva donazione sangue o dall'ora di inizio servizio da cui si assenta. Il Rappresentante dell'Azienda replica: il comunicava la sua assenza per l'intera giornata del 10 per donazione sangue che avrebbe effettuato in quello stesso giorno; il Capo Deposito rendeva noto verbalmente che per quel giorno avrebbe avuto difficoltà a sostituirlo e lo invitava a presentarsi presso l'impianto per definire insieme una giornata diversa. Il Non rispondeva all'invito e non si presentava in servizio il giorno 10. Tale comportamento evidenzia l'assenza di spirito di collaborazione del Dipendente; si riporta alle memorie per le ulteriori deduzioni. Il Rappresentante del Lavoratore mette in evidenza che la contestazione è contraddittoria come già ribadito nelle memorie ed inoltre nessuna comunicazione scritta, come prevedono le norme, è stata trasmessa al e ciò non sarebbe stato difficile perché era a lavorare per Trenitalia. Sottolinea, inoltre, che la comunicazione di assenza è stata inviata ben tre giorni prima (il giorno 7). Considerazioni del Presidente: è evidente che nella contestazione si lamenta una mancanza da parte del che non ha presentato una regolare richiesta di assenza giustificata, ma tale richiesta è comunque scritta e non verbale ed anche il Capo Deposito avrebbe dovuto rispondere oer scritto per negare la possibilità di assentarsi. Inoltre è innegabile che la comunicazione è stata inoltrata il giorno 7 per comunicare l'assenza del giorno 10 e poco o nulla rileva il fatto che poi il prelievo sangue sia avvenuto il giorno 9) e non è verosimile che con tre o due giorni di anticipo l'Azienda potesse provvedere ad una sostituzione. Si nota una reciproca mancanza di collaborazione: il Avrebbe dovuto utilizzare lo stampato che altri suoi colleghi hanno usato per tale tipo di comunicazione ma il Capo Deposito avrebbe dovuto comunque rispondere per scritto, inoltre l'Azienda con tre o due giorni di anticipo avrebbe dovuto trovare una sostituzione..... Il Rappresentante del Lavoratore non può accettare una conciliazione in quanto ritiene che le A.G. di tutti i tipi non devono essere concordate ma devono essere comunicate al Datore di Lavoro nei termini previsti dagli accordi in essere e non contrattate per immotivate esigenze di produzione..... Stante la mancata conciliazione, in assenza di una specifica norma scritta che disponga una diversità di trattamento per le A.G. donazione sangue e le A.G. sindacali ed in presenza di una mancata collaborazione di entrambi le Parti, il Presidente, con il voto contrario della Rappresentante dell'Azienda, **annulla il provvedimento disciplinare emesso in data 20.12.2006 ...**



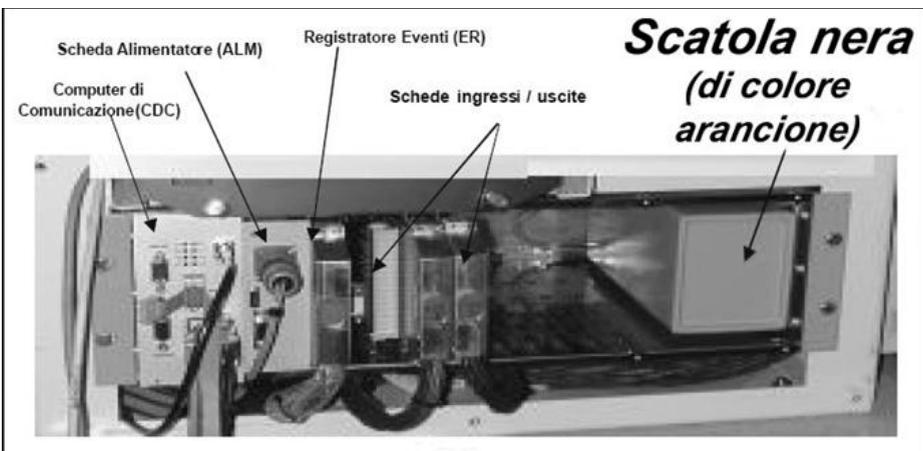
DIS: è controllo (vietato) sui lavoratori

Ma Trenitalia lo usa già per accertare, in tempo reale, chi non utilizza il "pedale"

di Filippo Cufari

È passata praticamente inosservata la modifica all'art. 21 dell'IPCL (delibera RFI n° 42/2006) che ha introdotto ufficialmente l'utilizzo di altri sistemi per il rilevamento degli eventi di condotta, sistemi cioè alternativi alla classica zona cartacea, fra i quali il DIS (Driver Information System). Questo dispositivo controlla ben 129 punti informativi del mezzo di trazione sulla quale è installato (fra i quali l'inserzione e la disinserzione del vigilante, SCMT, l'accensione dei fanali, ecc.). Sostanzialmente è costituito da un'apparecchiatura che trasmette i dati di marcia e degli eventi di condotta generati a bordo dei rotabili, verso specifici siti periferici di terra sparsi per l'Italia i quali, coordinati da un sito centrale, li immagazzinano e li conservano.

La gestione di questi dati diventa importante in caso di sinistro; questa, però, non s'è rivelata a tutt'oggi in grado di garantire sufficiente trasparenza, né la pari dignità del lavoratore coinvolto (pensiamo ai mac-



chinisti, soprattutto) rispetto all'azienda nel caso di risvolti giudiziari. Alcuni recenti casi dimostrerebbero come il sistema DIS sia stato lasciato in mano a soggetti che possono farne un uso distorto come, ad esempio, verificare se un macchinista ha disattivato il vigilante fra le 0-5, oppure se un altro ha escluso il SCMT in anticipo rispetto al punto indicato sulla linea ferroviaria, con possibili ripercussioni disciplinari da controbattere in condizioni di palese inferiorità di mezzi di difesa.

La possibilità che i dati registrati possano essere manipolati è grande, spe-

cie se non vengono stabilite delle norme condivise per l'accesso agli stessi. Tale preoccupazione è confermata dal fatto che, come per il trasporto aereo (dove una specifica norma ha dato vita, nel 1999, alla Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo) in ferrovia solo di recente e con colpevole ritardo, sono state poste concretamente le basi per la creazione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria (con sede a Firenze ma non ancora operativa) la quale dovrebbe essere sufficientemente indipendente e si avvarrà di un Organismo investigativo che indagherà sugli incidenti e sugli inconvenienti di esercizio.

Un soggetto "terzo" insomma, quasi un giudice imparziale e disinteressato, che dovrebbe porsi al di sopra delle imprese di trasporto.

Ad oggi, però, possiamo constatare che esistono persino dei rotabili dotati di sola memoria elettronica statica di bordo la quale, ancor peggio che col DIS, non garantisce affatto da manipolazioni da parte di terzi, e del cui utilizzo in caso di guasto il personale (in molti casi) nulla ha saputo, col rischio conseguente che si vada in giro per l'Italia con mezzi che non registrano alcun evento di condotta. Per questo occorre denunciare all'Ispettorato del lavoro l'illiceità del DIS. A tal proposito abbiamo predisposto un modello di lettera che trovate sul nostro sito web.

Statuto dei Lavoratori - Art. 4 - Impianti audiovisivi

(...) *Gli impianti e le apparecchiature di controllo che siano richiesti da esigenze organizzative e produttive ovvero dalla sicurezza del lavoro, ma dai quali derivi anche la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori, possono essere installati soltanto previo accordo con le rappresentanze sindacali aziendali, oppure, in mancanza di queste, con la commissione interna. In difetto di accordo, su istanza del datore di lavoro, provvede l'Ispettorato del lavoro, dettando, ove occorra, le modalità per l'uso di tali impianti.*

Per gli impianti e le apparecchiature esistenti, che rispondano alle caratteristiche di cui al secondo comma del presente articolo, in mancanza di accordo con le rappresentanze sindacali aziendali o con la commissione interna, l'Ispettorato del lavoro provvede entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, dettando all'occorrenza le prescrizioni per l'adeguamento e le modalità di uso degli impianti suddetti. (...)



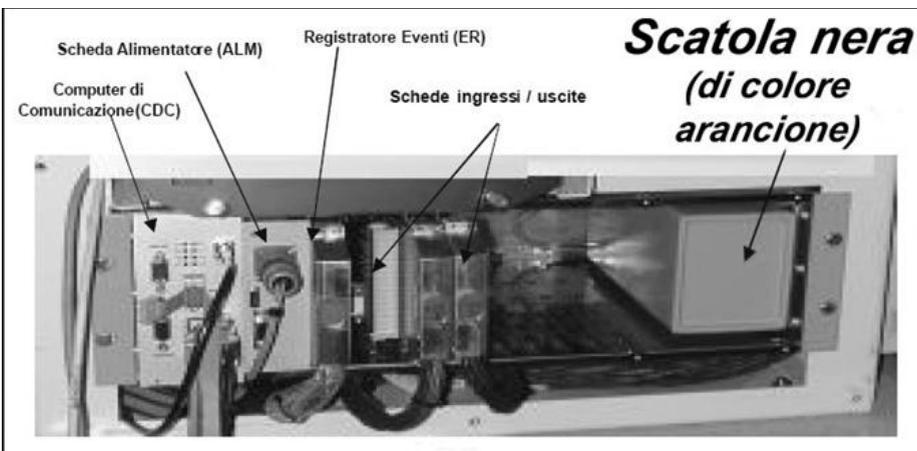
DIS: è controllo (vietato) sui lavoratori

Ma Trenitalia lo usa già per accertare, in tempo reale, chi non utilizza il "pedale"

di Filippo Cufari

È passata praticamente inosservata la modifica all'art. 21 dell'IPCL (delibera RFI n° 42/2006) che ha introdotto ufficialmente l'utilizzo di altri sistemi per il rilevamento degli eventi di condotta, sistemi cioè alternativi alla classica zona cartacea, fra i quali il DIS (Driver Information System). Questo dispositivo controlla ben 129 punti informativi del mezzo di trazione sulla quale è installato (fra i quali l'inserzione e la disinserzione del vigilante, SCMT, l'accensione dei fanali, ecc.). Sostanzialmente è costituito da un'apparecchiatura che trasmette i dati di marcia e degli eventi di condotta generati a bordo dei rotabili, verso specifici siti periferici di terra sparsi per l'Italia i quali, coordinati da un sito centrale, li immagazzinano e li conservano.

La gestione di questi dati diventa importante in caso di sinistro; questa, però, non s'è rivelata a tutt'oggi in grado di garantire sufficiente trasparenza, né la pari dignità del lavoratore coinvolto (pensiamo ai mac-



chinisti, soprattutto) rispetto all'azienda nel caso di risvolti giudiziari. Alcuni recenti casi dimostrerebbero come il sistema DIS sia stato lasciato in mano a soggetti che possono farne un uso distorto come, ad esempio, verificare se un macchinista ha disattivato il vigilante fra le 0-5, oppure se un altro ha escluso il SCMT in anticipo rispetto al punto indicato sulla linea ferroviaria, con possibili ripercussioni disciplinari da controbattere in condizioni di palese inferiorità di mezzi di difesa.

La possibilità che i dati registrati possano essere manipolati è grande, spe-

cie se non vengono stabilite delle norme condivise per l'accesso agli stessi. Tale preoccupazione è confermata dal fatto che, come per il trasporto aereo (dove una specifica norma ha dato vita, nel 1999, alla Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo) in ferrovia solo di recente e con colpevole ritardo, sono state poste concretamente le basi per la creazione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria (con sede a Firenze ma non ancora operativa) la quale dovrebbe essere sufficientemente indipendente e si avvarrà di un Organismo investigativo che indagherà sugli incidenti e sugli inconvenienti di esercizio.

Un soggetto "terzo" insomma, quasi un giudice imparziale e disinteressato, che dovrebbe porsi al di sopra delle imprese di trasporto.

Ad oggi, però, possiamo constatare che esistono persino dei rotabili dotati di sola memoria elettronica statica di bordo la quale, ancor peggio che col DIS, non garantisce affatto da manipolazioni da parte di terzi, e del cui utilizzo in caso di guasto il personale (in molti casi) nulla ha saputo, col rischio conseguente che si vada in giro per l'Italia con mezzi che non registrano alcun evento di condotta. Per questo occorre denunciare all'Ispettorato del lavoro l'illiceità del DIS. A tal proposito abbiamo predisposto un modello di lettera che trovate sul nostro sito web.

Statuto dei Lavoratori - Art. 4 - Impianti audiovisivi

(...) *Gli impianti e le apparecchiature di controllo che siano richiesti da esigenze organizzative e produttive ovvero dalla sicurezza del lavoro, ma dai quali derivi anche la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori, possono essere installati soltanto previo accordo con le rappresentanze sindacali aziendali, oppure, in mancanza di queste, con la commissione interna. In difetto di accordo, su istanza del datore di lavoro, provvede l'Ispettorato del lavoro, dettando, ove occorra, le modalità per l'uso di tali impianti.*

Per gli impianti e le apparecchiature esistenti, che rispondano alle caratteristiche di cui al secondo comma del presente articolo, in mancanza di accordo con le rappresentanze sindacali aziendali o con la commissione interna, l'Ispettorato del lavoro provvede entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, dettando all'occorrenza le prescrizioni per l'adeguamento e le modalità di uso degli impianti suddetti. (...)



A Londra sospeso lo sciopero al secondo giorno dopo le garanzie sul futuro occupazionale e previdenziale fornite da governo e Metronet. In Germania prosegue il confronto tra i mediatori istituzionali dopo il ricorso dei Macchinisti contro il Tribunale che aveva imposto il blocco dello sciopero La trattativa ad oltranza è sulla richiesta dei macchinisti di aumenti salariali del 31% contro il 4,5 concordato per i ferrovieri.

contraddizioni figlie del “furore” ideologico:

“Privatizzare le ferrovie: giusto, ma non funziona”

Riproponiamo un autorevole intervento di Bill Emmott (*) apparso sul Corriere della Sera dell'8-9-2007

(...) Dimenticare l'ideologia per concentrarsi sul rimedio più efficace, sia esso la proprietà statale o una privatizzazione. Londra, tuttavia, ha saggiato i limiti di questa teoria (..) e i pendolari che usano ogni giorno la metropolitana ne stanno pagando le conseguenze. Nel 1997, quando i laburisti salirono al potere, Tony Blair e Gordon Brown volevano dimostrare sia che le privatizzazioni erano ben accette, sia di non essere ideologi thatcheriani; inoltre, miravano a tagliare il debito pubblico. Pertanto, hanno azzardato una soluzione magica: una *public-private partnership* (Ppp), in virtù della quale i servizi pubblici furono affidati a imprese e società private su base contrattuale. Le società private avrebbero garantito le risorse finanziarie e, presumibilmente, si sarebbero accollate gli eventuali rischi. Una delle più controverse applicazioni di tale modello ha riguardato la metropolitana di Londra, meglio nota come «Tube», che all'epoca necessitava di urgenti investimenti e riparazioni. I mega-contratti di manutenzione, di cui fino ad allora erano responsabili i lavoratori del settore pubblico, furono affidati a due società private. Una delle quali, Metronet, ha ora dichiarato lo stato di fallimento. Gli addetti alla manutenzione chiedono che il governo, o il sindaco di Londra, garantiscano loro il posto di lavoro e la pensione. (...) I pendolari, cui la metropolitana londinese propina quotidianamente un servizio - quando va bene - più che scadente, si ritrovano oggi ancor più penalizzati. (...) Innanzitutto, le Ppp sono state uno

sbaglio. Una soluzione imperfetta che non ha risolto alcunché. Il rischio effettivo è rimasto sulle spalle del governo. In compenso, quest'ultimo ha perso ogni controllo sulla manutenzione delle ferrovie. (...) Niente ideologie sulle privatizzazioni. Il caso delle ferrovie è particolarmente problematico. I naturali vantaggi del mercato, garantiti dalla spinta alla concorrenza e dall'innovazione, si realizzano molto raramente. Sì, le ferrovie competono con le autostrade e le compagnie aeree, ma solo indirettamente. Angela Merkel è giunta alle stesse conclusioni quando, qualche settimana fa, il suo governo ha discusso la privatizzazione della Deutsche Bahn, le ferrovie tedesche. L'esperienza della Gran Bretagna al riguardo è stata pessima: privatizzare la manutenzione e la gestione della rete ferroviaria significa soltanto generare più caos. Se il sistema delle ferrovie pubbliche non funziona, per quelle private non

può che valere lo stesso. Bene ha fatto la Germania a mantenere pubblica la rete. Diverso il discorso per le compagnie aeree, settore caratterizzato da forte concorrenza e ampia possibilità di scelta: (...) Ma il caso delle ferrovie, e in particolare delle reti che servono i pendolari nelle metropoli più caotiche, è diverso. Favorire la concorrenza è difficile e l'utente non ha molte alternative. La gestione pubblica del trasporto su ferro è dispendiosa e problematica. Non più, però, di quanto non lo sia per il settore privato. La speranza è che, a un quarto di secolo dalla rivoluzione mondiale innescata da Margaret Thatcher e Ronald Reagan con l'introduzione della privatizzazione e la deregulation, i leader politici riescano a scrollarsi di dosso le parzialità ideologiche pro o contro le statalizzazioni e privatizzazioni.

(*) Già direttore di *Economist*

Tube map
oyster

MAYOR OF LONDON

Transport for London

The cheapest way to get around London
Go to tfl.gov.uk/oyster



MACCHINISTI

- Il contratto è scaduto da un anno, conosciamo le rivendicazioni del sindacato? Dov'è la piattaforma rivendicativa? Cosa chiede in cambio FS? I silenzi sindacali che precedono il rinnovo di questo CCNL **cosa significano?**
- L'insistenza con cui l'amministratore delegato Mauro Moretti dà per scontati l'agente solo, gli esuberanti e la riduzione del servizio nord-sud, nonché gli ambigui e contraddittori atteggiamenti del sindacato **cosa significano?**

DOV'E' L'INFORMAZIONE E LA DEMOCRAZIA NEI POSTI DI LAVORO? CHI HA SENTITO IL PARERE DEI LAVORATORI?

I carichi di lavoro, le condizioni logistiche, l'arroganza dei "capi" e la violazione dei diritti hanno raggiunto livelli insopportabili.

Abbiamo l'urgenza di fissare obiettivi comuni e condivisi dalla categoria per portarli avanti, se necessario auto organizzando le lotte e la protesta, come abbiamo già fatto dopo Crevalcore, contro l'Uomo Morto e a difesa dei licenziati.

Diversamente, se prevale l'incertezza, se prevale la paura ci fanno a pezzi.

DOPO 15 ANNI DI ARRETRAMENTI DOBBIAMO TORNARE AD ESSERE UNITI

per dar voce ai lavoratori, a prescindere dalle sigle sindacali, e per spingere tutto il fronte sindacale ad ascoltarci, a rappresentare i nostri problemi, i nostri bisogni, le nostre esigenze, le nostre rivendicazioni, nella consapevolezza che, se non lo fanno loro, siamo in grado di auto organizzarci, di farlo come macchinisti, come ferrovieri.

Per questo è nata l'assemblea Nazionale dei Macchinisti che è parte integrante dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri.

INSOMMA, DOBBIAMO TORNARE PROTAGONISTI CONSULTAZIONE PROROGATA

Per tutte queste ragioni, per individuare e condividere le rivendicazioni ti invitiamo, se non lo hai già fatto, a compilare la consultazione che trovi sul retro di questa pagina, a staccarla inviandola via fax al giornale o per posta, oppure consegnandola agli incaricati del tuo impianto. Ricordati di aggiungere i suggerimenti e le osservazioni che ritieni utili.

Suggerimenti e osservazioni

.....

.....

.....

.....



CONSULTAZIONE NAZIONALE

Ricerca e scienza ci dicono che:

- il lavoro svolto in ambienti angusti e rumorosi, anche con valori di decibel contenuti, provoca uno sforzo celebrale che favorisce numerose malattie cardiovascolari e, più in generale, riduce la lunghezza della vita; le vibrazioni e gli sbalzi termici provocano anch'essi numerose altre patologie;
- Il lavoro notturno, con lo sfasamento dei bioritmi del sonno-veglia, equivale ad uno sforzo doppio di quello diurno, riducendo tra l'altro la soglia di attenzione e di conseguenza la sicurezza;
- Il lavoro fatto a turni comporta, oltre al disagio, una maggiore pesantezza di quello "giornaliero" con indici ancora più pesanti per i turni discontinui.

MACCHINISTI

E' da questi dati scientifici che nascono il 36% di inidonei della nostra qualifica e una aspettativa di vita che per noi non supera i 65 anni.

Questo è il nostro lavoro. Questa è la nostra vita con tanto di rischi, disagi e responsabilità di cui non parla più nessuno. Nel passato eravamo riusciti ad evidenziare le nostre specificità oggi completamente appiattite da tutti i sindacati che, oltre ad accettare le tragiche liberalizzazioni, da noi pagate con 54 morti, considerano tutti i lavori uguali senza distinguere tra chi lavora il giorno e chi la notte, tra chi lavora in ambienti super confortevoli e chi disagiati, tra chi ha rischi, disagi e responsabilità e chi non le ha.

DAL CONVEGNO DI FIRENZE DEL 17 APRILE 2007

NASCE UNA PROPOSTA DA SOTTOPORRE AL PDM

- 1) regole vincolanti per tutte le aziende su orario e salario; riunificazione di tutti i macchinisti della società Trenitalia; valorizzazione del trasporto merci in ferrovia come esigenza collettiva e sociale;
- 2) opposizione agli annunciati esuberanti di personale; attivazione delle assunzioni, assicurando pari opportunità e garantendo una condizione di lavoro adeguata del nostro lavoro anche alle donne;
- 3) un diverso e ridotto orario di lavoro per chi fa i turni sulle 24 ore e, in particolare, i turni aciclici e irregolari (8 ore max di giorno e indicizzazione del lavoro notturno); ampliamento del periodo considerato notturno;
- 4) doppio agente in macchina per le evidenti maggiori garanzie di sicurezza che offre, oltre ad evitare isolamento e disagio psicologico con conseguenti costi sociali non conteggiati;
- 5) completamento del processo di eliminazione e modifica del vigilante ed utilizzo solo in modalità E-Vig;
- 6) riconoscimento delle responsabilità, dei rischi e dei disagi del mestiere attraverso una maggiorazione retributiva sulla parte fissa (220 Euro) e una rivalutazione del 50% di tutte le competenze accessorie;
- 7) riconoscimento del lavoro del macchinista come "usurante" ai fini dell'anticipo del pensionamento e tutele economiche e previdenziali per la nostra eventuale inidoneità;
- 8) abolizione della disponibilità pura con l'introduzione dei turni in bianco per tutti i disponibili;
- 9) eliminazione del lavoro precario e attribuzione ai giovani degli stessi diritti (ERI, ferie, ecc.);
- 10) riconoscimento della residenza amministrativa; dei tempi per il ritiro, la lettura e l'aggiornamento delle pubblicazioni, per indossare e dimettere la divisa, per gli spostamenti da e per residenza amministrativa;
- 11) umanizzazione dei turni; condizioni logistiche adeguate ed accessibili anche alle donne (successione notti, pasto, pause, servizi igienici, ecc.); maggiori rigidità nei turni non concordati

MACCHINISTI

Su questi obiettivi dobbiamo ritrovare l'unità della categoria, aprire un confronto costruttivo con tutti i sindacati e un percorso comune con i ferrovieri che condividono con noi i disagi del lavoro e i valori di uguaglianza, di giustizia sociale e di pace in un mondo del lavoro dove l'emancipazione sia un traguardo di progresso e di civiltà. Il presente documento è sottoposto a discussione e verifica di tutto il personale assieme alla proposta della costituzione di un comitato unitario nazionale (aperto a chi vuole partecipare, iscritti e non iscritti a qualsiasi sindacato) che ne segua gli sviluppi e promuova gli incontri e i confronti necessari.

Per condivisione

Per non condivisione

(cancellare la dizione che non interessa)

Cognome e nome..... deposito e divisione

Tel. FS e-mail

SUGGERIMENTI E OSSERVAZIONI

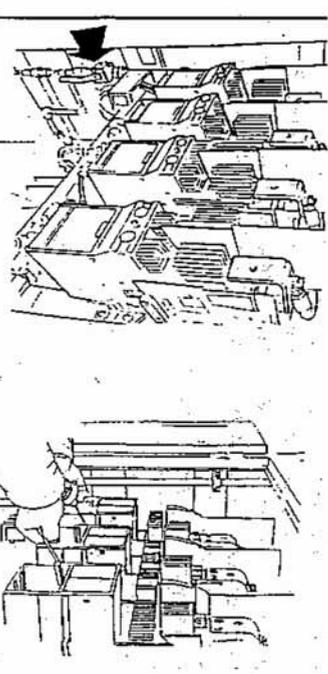
.....

segue sul retro del foglio

E 402 A - 13

ESCLUSIONI APPARECCHIATURE ELETTRICHE

Alcune apparecchiature possono essere escluse automaticamente dalla Logica di Veicolo, oppure confermate o comandate manualmente:

<p>G.S.</p> <p>In caso negativo (ATTENZIONE: è consentito solo al personale di officina non previsto in GDA), manovrare manualmente i sezionatori QGS1 o QGS2 (armadio AT in corridoio). Le operazioni da eseguire sono praticamente simili a quelle descritte precedentemente per l'esclusione del Modulo.</p> <p>Frenatura Elettrica - Azionare in OFF commutatore 3EFEL (cab. "B" portella sup. sx).</p> <p>Carica Batterie - Aprire interruttore ZFCB1 o ZFCB2 della carica batterie da escludere (cab. "B" quadro interno dello sportello inferiore dell'armadio MT-BT apribile con chiave "Gialla").</p> <p>Logica di Veicolo - Con I.R. aperto (oppure a loc. ferma, con piastra RS disinserita): - Azionare l'apposito commutatore posto vicino a porta corridoio cab. "A", (figura in basso di pag. 12)</p> <p>Antincendio - Posizionare in OFF l'interr. 3SEAL (cab. "B" portella sup. sx).</p> <p>Selezionatore catenaria - Posizionare su 3000/1500 V l'interr. 3SCAL con IR aperto.</p>	<p>Con I.R. aperto: lamp. ATTESA spenta (filtri rete scarichi). Pressione SP o serbatoio 1° alzam. Trolley > 5 bar.</p> <p>- Azionare in OFF commutatore 3SEA 1 o 3SEA2 (tirare a se e poi muovere verso il basso) in cab. "B" del modulo da escludere (Azionamento+GS). In caso negativo (ATTENZIONE: è consentito solo al personale di officina non previsto in GDA) manovrare manualmente i sezionatori KM 1 o KM 2:</p> <p>- Aprire l'armadio AT con la chiave "gialla". - Chiudere il rubinetto del circuito pneumatico che dovrà rimanere chiuso - Manovrare il sezionatore KM del Modulo da escludere in posizione di Aperto utilizzando l'apposita maniglia che si trova sulla portella interna dell'armadio stesso (vedi figura sotto).</p> 
---	--

12 - E 402 A

RESET DELLA LOGICA DI VEICOLO

- Portare la leva di marcia LC - LCM a zero
- Aprire interruttore GS sul BM
- Aprire l'IR
- Attendere spegnimento lampada di "Attesa"
- Disabilitare banco di manovra
- Aprire per almeno 5 sec. gli stotz 3FL1 e 3FL2 e poi richiuderli contemporaneamente (sono il 4° e 5° ubicati sulla portella sx armadio MT/BT di cab. "B", vedi pag. 10)
- Attendere che L.S. POR si disponga a luce fissa e riabilitare

Nel caso in cui l'avaria si ripresenti subito con le stesse modalità, non insistere con la procedura di "reset".

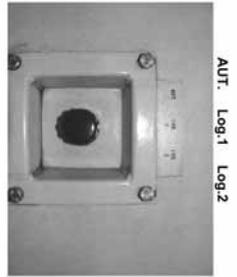
Il reset della L.V. si ottiene anche aprendo e richiudendo dopo 10 sec. il Bipolare: il test che ne segue controlla "tutte" le apparecchiature della locomotiva. Diagnosticare un anomalo funzionamento della L.V. non è facile, ma in linea generale si può affermare che una L.V. è fuori servizio quando la loc. non risponde più ad alcuni comandi, ad esempio non si alzano i pantografi

COMMUTAZIONE LOGICA DI VEICOLO

- La Logica di Veicolo (ridondata) è ubicata in cab. "A" armadio centrale. Quella in funzione è riconoscibile dal 1° led verde acceso in alto a sinistra, oppure sul monitor della Diagnostica premendo il tasto F2 di "STATO". L'attivazione dell'una o dell'altra L.V. è casuale.
- Per tanto in caso di commutazione le operazioni da eseguire, a loc. ferma (con IR aperto - trolley bassi) sono:
- Disabilitare il banco come detto per il RESET
 - Verificare la logica in funzione (dal monitor, Led, oppure nell'impossibilità agire per tentativi)
 - Selezionare l'apposito commutatore di cabina "A" sulla LV che risultava in "attesa"
 - Attendere accensione LS POR a luce fissa e riabilitare.

Il commutatore della L.V. deve trovarsi normalmente nella posizione AUT. Se la L.V. selezionata dal macchinista si guasta, automaticamente si attiverà l'altra L.V. anche se il commutatore si trova in posizione discordante. Per avere la certezza che una Logica di Veicolo sia effettivamente esclusa, aprire l'interruttore LV1 o LV2 posto in alto nell'armadio di destra della cab. "A".

Posizioni L.V.





C'era una volta la “scala mobile” ...

di Matteo Mariani

Dal 31 dicembre 2006 il Contratto delle Attività Ferroviarie è scaduto e mentre il costo della vita continua ad aumentare, la nostra retribuzione resta ferma.

FS dice di non avere soldi, anzi di avere come obiettivo prioritario la riduzione del costo del lavoro; dal canto loro i sindacati che hanno firmato il contratto in vigore rivendicano, senza troppa convinzione, 115 euro al mese, senza specificare se e come verranno incrementate anche le competenze accessorie.

Intanto, i ferrovieri aspettano preoccupati, e si domandano: avremo l'aumento così diluito nel tempo che nemmeno ce ne accorgeremo? E quali ulteriori concessioni all'Azienda faranno i sindacati, in cambio di questi pochi soldi? Ma è sempre stato così? I lavoratori sono sempre stati in balia di aziende che non volevano concedere aumenti, e di sindacati che non li esigevano con la dovuta decisione?

In realtà, non è sempre stato così.

Nel 1946, alla fine della seconda guerra mondiale, si ebbe una grandissima impennata inflazionistica, e il governo decise di introdurre la cosiddetta “scala mobile”, un meccanismo di adeguamento dei salari all'inflazione.

Questo sistema consisteva nell'agganciare le retribuzioni direttamente all'andamento del costo della vita, in modo tale da proteggerle, appunto, dalla forte erosione causata dall'inflazione.

La soluzione fu di grande beneficio per i lavoratori.

La situazione restò immutata fino ai primi anni settanta, quando si ebbero una forte crisi petrolifera e un forte rallentamento dell'economia. I governi cercarono allora di razionalizzare e ordinare il sistema delle

integrazioni salariali, sostenendo che la scala mobile fosse diventata lei stessa causa di spinte inflazionistiche. Nel 1977 ci fu un primo accordo con i sindacati, per un congelamento temporaneo degli effetti della scala mobile. Ma la questione ritornò all'ordine del giorno negli anni '80, con CISL e UIL che si dichiararono disponibili a predeterminare gli indici della scala mobile, cioè a basare il calcolo sull'inflazione programmata e non sulla reale.

Nel 1982 il governo Spadolini si trovò ad affrontare notevoli tensioni sociali, perchè la Confindustria aveva deciso di disdire unilateralmente l'accordo. La crisi, caduto Spadolini, ebbe sbocco solo col successivo governo De Mita, quando il ministro Scotti decurtò la scala mobile del 15% e bloccò le contrattazioni salariali per 18 mesi.

Un altro forte attacco avvenne poi nel 1983, quando, con il “Decreto di S.Valentino”, Craxi provò d'autorità a decurtare punti della scala mobile, dando l'inizio ad una lunga vertenza, che si protrasse per alcuni anni, con battaglie parlamentari e referendarie.

L'epilogo ci fu invece nel 1992, quando, con il “protocollo sulla politica dei redditi, la lotta all'inflazione e il costo del lavoro” il governo Amato, d'accordo con i sindacati, stabilì che da allora, per i rinnovi contrattuali, si sarebbe dovuto fare riferimento all'inflazione programmata e non a quella reale.

Da allora ci troviamo in questa situazione: scadono i contratti, e, solo a seguito di lotte, i lavoratori riescono a recuperare parzialmente quanto hanno perso del loro potere d'acquisto, e per ottenere solo quanto spetta, si vedono chiedere sempre di più dalle parti datoriali, appoggiate da sindacati che si dimostrano più impegnati a difendere gli interessi delle aziende che a salvaguardare le retribuzioni dei dipendenti.

E' necessario che i lavoratori si mobilitino per recuperare dal punto di vista dei diritti e delle tutele del mondo del lavoro; ed è ormai indispensabile che si organizzino autonomamente, per cercare delle soluzioni ai problemi che li affliggono, visto che questo ruolo, i sindacati hanno deciso che non è più il loro.

AVVISO PER I PUBBLICI DIPENDENTI

Con il Decreto Ministeriale del 7 marzo 2007 n° 45 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 10/04/2007) è stata prevista una trattenuta mensile dello 0,35% sulla retribuzione lorda di tutti i pubblici Dipendenti e dello 0,15% sulla pensione mensile di tutti i pensionati dell'INPDAP.

Il decreto si basa sul SILENZIO-ASSENSO per cui tutti coloro che non comunicano al datore di lavoro od all'istituto erogatore della pensione il proprio rifiuto, si vedranno trattenere questa aliquota per tutta la vita. Si tratta di cifre per finanziare un fondo erogatore di crediti (V° dello stipendio), una volta finanziato esclusivamente dallo Stato, ora con questo decreto firmato da Padoa-Schioppa, dagli stessi pubblici dipendenti.

I pensionati dei ferrovieri rientrano in questo decreto, ma solo quelli andati in pensione ante 1985 (prima della legge 210). Bisogna perciò fare le domande di esenzione entro il mese di ottobre o comunque entro sei mesi dalla prima trattenuta.



SCMT ... IN ... FALLIBILE

RLS Roberto Santi

Lo sappiamo bene noi macchinisti che errare è umano, così come sappiamo che è il doppio agente ad assicurare all'Italia il primato Europeo della Sicurezza ferroviaria. E chi tanto invoca l'agente solo, perché "c'è l'S.C.M.T.", dovrebbe avviare una seria valutazione sul reale livello di sicurezza di tale dispositivo, specie sul blocco conta assi.

Solo una serie di circostanze favorevoli, anzi fortunate, hanno evitato il peggio e non hanno messo a nudo i limiti dell'SCMT. Il sistema infatti ripete l'aspetto del segnale e, se accade, ripete l'errore del capo stazione! Sembra inoltre che R.F.I. sollecita gli operatori affinché, pur in presenza di degradi agli apparati, la circolazione avvenga senza ritardi. Così, chi lavora spiombato o con apparati nuovi o in deficit di aggiornamento o formazione, si sente "il fiato sul collo" e più facilmente è indotto all'errore.

In definitiva, dal 3 Maggio, 5 capistazione sono stati coinvolti in disservizi potenzialmente gravi:

1. Il 3 Maggio a Spresiano di Treviso viene inoltrato sulla tratta ancora occupata da un treno



merci, con la via libera dell'S.C.M.T., un Interregionale pieno di pendolari. Disastro "by S.C.M.T." evitato dalla rapida del PDM, ma per poco.

2. A Bologna C.le, quasi in simultanea alla partenza dell'Eurostar per Milano sul 3° binario, parte regolarmente dal 4° l'Eurostar 9472 per Venezia, ma poi l'itinerario risulta convergente all'altro, all'ultimo momento il PDM evita lo scontro.

3. A P.B. Tollo di Francavilla, l'In-

tercity 553 che viene da Milano ha la via libera, ma sulla tratta c'è un treno Minuetto. Per 50 metri, il PDM evita l'impatto.

4. Ancora a Bologna C.le, a seguito di un guasto all'apparato viene data prescrizione con partenza a via impedita del segnale all'Eurostar 9470 per Venezia, ma l'itinerario non è stato fatto. Per poco, il PDM evita lo svio.

5. L'ultimo evento è accaduto tra Mantova e Romanore, il 4 Settembre, quando un Intercity è stato inoltrato senza la marcia a vista su con un P.L. con un autoarticolato che ingombrava la sede ferroviaria.

IN PENSIONE ...

SALUTI A LUIGI ... De Palma che ci ha comunicato il suo pensionamento.

AUGURI A MICHELE ... che ci scrive:

"Cara Redazione, sono andato in pensione, se arriveranno le riviste, come adesso, li metterò nella sala del PdM. Vi auguro un mondo di bene a voi ed al personale che opera con grande passione e parecchio tempo libero affinché tutto possa tornare come ai vecchi tempi e il PdM abbia la forza per risorgere."

Michele Bongiovanni - Cervignano"

GRAZIE A GIACOMO ... per la lettera e gli elogi:

"Cara redazione, volevo mandarvi il mio saluto e un grazie per i tanti anni passati assieme; dal 28/08 sono in pensione. Spero continuiate ad esser la voce critica e forte della famiglia dei macchinisti. Un saluto particolare; se permettete, a Savio, compagno di circolare nel genio."

Un abbraccio Giacomo Bazzotto"

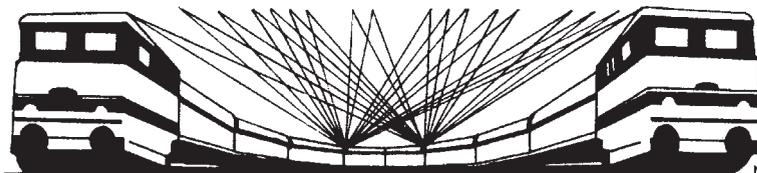
A tutti loro auguriamo una lunga e serena quiescenza, nella certezza che rimarranno sempre dei macchinisti.

La Redazione

In tutti questi casi è "andata bene", ma poteva accadere l'irreparabile e anche dove c'era il sistema SCMT esso non ha funzionato semplicemente perché ricopia l'errore: non lo rileva. Sia chiaro che siamo i primi ad auspicare che la buona sorte e le circostanze favorevoli evitino gli incidenti, ma non è questa la sicurezza che vogliamo e non possiamo certo tacere i limiti di un sistema che trova consensi in ambito europeo più per i bassi costi che per i livelli di sicurezza che garantisce. Con le debite differenze è ciò che è accaduto nel passato con il Vacma.



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



ancora IN MARCIA!

CAMPAGNA PROMOZIONALE ABBONAMENTO 2007

(sito internet www.ancorainmarcia.it - Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora)

Per contattarci

FS 967.2218
TEL. 055 480166
Fax FS 967 2218
Fax 055 4631872
E-mail: inmarcia@tiscalinet.it
Via del Romito 7
50134 FIRENZE

Abbonamento Annuale 14 €

Promozione per i nuovi abbonati 2007
5 € (senza numeri arretrati AIM 2007),
10 € (con arretrati e Promemoria Reg.)

È compresa l'agenda 2008
Solo per i nuovi assunti
anche due "Guide pratiche ai mezzi di
trazione" a scelta

L'Agenda del Macchinista 2008 sarà spedita solo a chi è in regola con l'abbonamento



Sono disponibili le "Guide Pratiche" dei seguenti mezzi di trazione:

E 656 - E 646/424 Navetta - E 444 R

E 656 CE - 632/633/652 I e II parte - Ale 601 - Ale 642

ETR 450 - ETR 460 - TD 345/668 - TD 445

È in pubblicazione a schede
sul giornale la E 464

Di prossima pubblicazione a
scheda la E 402 A

Ogni libretto di avarie € 2,5
prezzo speciale per gli
abbonati 9 libretti € 15



UN ULTIMO APPLAUSO PER ANDREA

Il giorno di ferragosto, all'improvviso, ci ha lasciato Andrea Testa, fratello del nostro carissimo Roberto, macchinista RLS di Roma. Andrea non era un ferroviere, ma seguendo una tradizione di famiglia e manifestando con grande sensibilità ci è stato vicino nelle



battaglie per la sicurezza e contro i licenziamenti. Andrea ha messo a nostra disposizione con grande generosità le sue doti artistiche di attore in ogni occasione ciò fosse stato utile alla causa. Molti di noi l'hanno conosciuto e apprezzato alla marcia per la sicurezza ferroviaria nel febbraio 2005 o nelle varie iniziative in cui ci è stato a fianco. La redazione e tutti gli attivisti del giornale si stringono in un caloroso abbraccio a Roberto ed ai suoi genitori in un momento così doloroso. Ad Andrea vogliamo dedicare invece ancora un applauso per quel singolare e preziosissimo pezzo sul pedale l'Uomo Morto intitolato "Il K2" che possiamo riascoltare dalla sua voce sul sito www.ancorainmarcia.it

Un lutto a Firenze

La Redazione di Ancora in Marcia e gli amici esprimono sentite condoglianze al nostro collega in pensione ed attuale collaboratore **RENZO CIONI** per la prematura scomparsa della moglie.



È NATO IL “COMITATO UNITARIO DEI FERROVIERI LOMBARDO”

Il 5 luglio 2007, a Milano C.le, si tenuta un'assemblea regionale, che ha visto una straordinaria partecipazione di ferrovieri, tra i quali molti giovani colleghi, preoccupati del loro futuro e di ciò che si profila nella vertenza per il rinnovo del contratto. Dopo una lunga e approfondita discussione, l'assemblea ha deciso di costituire un **COMITATO UNITARIO DEI FERROVIERI LOMBARDO**, trasversale rispetto alle appartenenze sindacali, per perseguire gli obiettivi promossi dall'Assemblea Nazionale di Firenze, che sono stati largamente approvati nelle varie consultazioni che sono state avviate in diversi settori.

Infatti, prendendo spunto da quella già in corso tra i macchinisti, sono state avviate delle consultazioni anche nei settori del Bordo e della Manutenzione, con gli stessi obiettivi generali contenuti nella piattaforma dei macchinisti, e in più obiettivi specifici dei singoli settori.

Tutto questo sta avvenendo in un clima di profonda preoccupazione: le notizie che trapelano attraverso “voci di corridoio” parlano di 9000 esuberanti, di maggiore produttività, di agente solo nel macchinista, privatizzazione e liberalizzazione dei servizi, esternalizzazioni di rami d'azienda, eliminazione di impianti. Inoltre, dal fronte sindacali non arrivano notizie di alcun tipo: la piattaforma che i sindacati stanno discutendo ai tavoli di trattativa con l'azienda, ancora non è stata portata a conoscenza dei ferrovieri e quindi i lavoratori non sono stati minimamente consultati!

L'assemblea di Milano ha espresso forte preoccupazione per l'operato dei sindacati in quanto teme che, in questa fase, possano fare ulteriori concessioni all'azienda pur di non perdere il loro potere e le loro sedie, firmando un ulteriore contratto a perdere.

E ha inoltre condannato l'operato delle OS Regionali che, in barba alla vertenza nazionale contro gli esuberanti e per il rilancio delle ferro-

vie, stanno firmando accordi per la chiusura di Impianti Cargo e riduzione di personale, assecondando di fatto la politica aziendale dei fatti compiuti.

La consultazione sta andando a gonfie vele: nel settore Macchina, in appena un mese, sono state raccolte circa 400 firme di adesione alla consultazione avviata e promossa da Ancora in Marcia, la quale, tra l'altro, per dare modo a tutti i colleghi di esprimersi, è stata prorogata come termine al 30 settembre (chi non avesse ancora provveduto, si affretti contattando i referenti d'impianto o invii la propria copia della consultazione direttamente alla sede del giornale a Firenze).

Nel settore delle officine e della

verifica Regionale e Cargo, la raccolta firme su punti specifici ha avuto oltre 200 firme di adesione; a anche nel settore del PdB la raccolta, appena avviata, si preannuncia cospicua.

Anche in altri ex compartimenti sono nati, ed in altri stanno nascendo, Comitati Unitari di ferrovieri, con le stesse motivazioni. Il clima che si respira tra i lavoratori è positivo per la riunificazione della categoria attorno ad una vertenza che nasce dal basso.

Per fornire dei riferimenti provvisori, è stato indicato un **gruppo promotore** del comitato, così costituito:

Gruppo PROMOTORE:

Macchina: Raffaele Sbarra (*Pax*) – Ruvo Luca, Catena Pasquale, Cattaneo Marco (*Reg.le*) - Mariani Matteo (*Cargo*) – **Bordo:** Cavallaro Alessandra, Serra Giuseppe, Cucchi Diego, Bellucci Andrea **Officine e Verifica:** Pitoia e Gentile.

ANGELO IANNELLI VA IN PENSIONE

Nonostante le sue ancora grandi energie fisiche e mentali, la ruota della vita ha voluto che il nostro macchinista “capo deposito” come veniva chiamato dai colleghi per le sue capacità tecniche e normative, vada in pensione.

Solo chi ha lavorato assieme a lui, in questi anni può comprendere la necessità che la sua persona e i suoi valori non vadano dispersi, ora ti godrai la pensione nelle ridenti campagne, ma sicuramente ti troveremo nelle lotte sociali e dei pensionati.

Grazie Angelo e auguri di buona pensione.

Vito Scarpelli





UN GRILLO PER LA TESTA

di Luigi De Donno ghigne@libero.it

Rieccoci a lottare per la riconquista delle 8 ore mentre altri lavoratori precari (*schiavi moderni*) non sanno se il loro contratto verrà mai rinnovato... Come sperare in una vita post lavorativa che consenta una *dignità* salariale al pari di quella lavorativa, se nessuno regola l'utilizzo dei fondi INPS. Come pretendere il diritto al trasporto pubblico universale se una ristretta cerchia di *furbetti* può rilevare aziende pubbliche senza investire un soldo. La privatizzazione delle Aziende di Stato, già pagate dai cittadini con generazioni di tasse, hanno provocato solo danni a lavoratori, utenti e piccoli risparmiatori.



Come continuare a sperare nel rilancio del trasporto delle merci su rotaia se il sistema economico implode a causa di decenni di incongruenze mai risolte, se la comunità Europea finanzia, rendendo concorrenti e non complementari, le varie forme di trasporto (ferro gomma mare). Come sperare che si inquinino meno col trasporto ferroviario se si spedisce acqua minerale in treno con finanziamenti pubblici, se si spreca energia elettrica (che continua ad essere prodotta con le peggiori fonti inquinanti) e non viene razionalizzata la logistica dei trasporti. Più del 50% dei container trasportati in giro per gli scali o i porti sono vuoti! *Il valore aggiunto non è nella merce trasportata, ma nello spostamento del contenitore!* Come sperare nel miglioramento dei trasporti per i pendolari se la maggior parte di questi potrebbe, semplicemente, fare a



meno di spostarsi da una città all'altra: occorre il rilancio del telelavoro e la razionalizzazione dell'utilizzo delle risorse umane. Capita ad esempio che un insegnante quotidianamente si sposti da Milano verso una scuola di Torino, allo stesso modo succede che un torinese istruisca dei liceali di Milano... potessero insegnare nelle loro città, sarebbero più contenti anche gli allievi... Come sperare nello sviluppo delle ferrovie per abbassare il costo sociale e i lutti prodotti dagli incidenti stradali, se subiamo una campagna mediatica che invoglia all'acquisto di auto e moto sempre più potenti (e inquinanti). Le lacrime dei parenti delle vittime delle strade, o per i tumori provocati dalle polveri sottili, non contano nulla rispetto ai soldi che girano attorno a Valentino Rossi, alla società Autostrade (non più pubblica) e a quell'affascinante, orgoglio nazionale, di nuova FIAT Cinquecento (prodotta in Polonia).

Come immaginarsi un riscatto politico sindacale se chi ci rappresenta sui due fronti è assoggettato a chi ha il potere finanziario... come aspettarsi lealtà e solidarietà tra colleghi se c'è una più alta percentuale di pregiudicati al parlamento che non nel quartiere Scampia di Napoli? Come poter avere la libertà di scegliere, se manca la libertà di informarsi, se manca la voglia di informarsi...

Blog di Beppe Grillo, Movimenti contro la privatizzazione dell'acqua, Associazioni per i Diritti dei Migranti, Ambientalisti, Cittadinanza Attiva, Associazioni Consumatori, Attac Italia, No dal Molin, No Tav e tanti altri, siete l'esempio più concreto della democrazia di cui ha sete l'Italia: avete un ruolo fondamentale perché le reali conquiste sociali per la rinascita di questo Paese passeranno attraverso di voi!

L'8 settembre scorso il BLOG di Beppe Grillo ha organizzato il "V-Day": un sit-in per le piazze delle città italiane per raccogliere firme e promuovere una legge di iniziativa popolare denominata "Parlamento Pulito". Lo scopo è di dire NO alle candidature in parlamento di cittadini condannati o in attesa di giudizio, NO a "parlamentari di professione", massimo 2 legislature e infine NO ai parlamentari scelti dai partiti, ma elezione diretta dai cittadini (raccolte 300 mila firme in un giorno).



L'ULTIMO CHIUDA LA PORTA

Ma il lavoratore deve essere messo nelle condizioni di operare nel rispetto delle norme

di Luigi De Donno

Una recente circolare del Ministero degli interni ha sollecitato la Polfer a vigilare sulla chiusura dei mezzi di trazione in stazionamento a causa del presunto rischio che, estranei alla ferrovia, possano avere accesso ai locomotori. Ce ne siamo accorti perché ... ci arrivano le contestazioni. Ma di chi sono le colpe vere?

Prendendo spunto dall'esposto presentato dal segretario Abruzzo della Fast, Aquilino Di Sano, e dal comunicato fatto dal RSU 46 Roberto Santi, vogliamo analizzare meglio il problema e richiamare l'attenzione dei colleghi. Come è noto, in varie occasioni l'Azienda ha precisato che la chiusura delle porte è di competenza del pdm, senza però accertarne la puntuale fattibilità. Infatti, in gran parte delle località ferroviarie, presenziate o meno, non è ben chiaro a chi e dove consegnare le chiavi dei mezzi stazio-

nati né, ancor meno, in quali tempi lavorativi effettuare consegna o ritiro delle chiavi, specie nei grandi impianti dove gli spazi da percorrere a piedi sono considerevoli. Inoltre, molti mezzi di trazione sono sprovvisti di chiavi e, ove presenti, si riscontrano difficoltà nella

manovra delle serrature. Riteniamo che le disposizioni riguardanti la sicurezza di sistema, la sicurezza dell'esercizio e la protezione aziendale, siano argomenti delicati. Per queste ragioni le norme emanate devono



essere univoche ed eseguibili e le "regole" non vanno utilizzate per scaricare eventuali responsabilità sui soliti macchinisti, ma per evitare danni all'azienda e salvaguardare la sicurezza di cittadini e lavoratori.

SALVATORE MESSINA CAMBIA LAVORO, MA RESTA CON NOI

Salvatore Messina per motivi di salute smette di fare il macchinista, ma non di fare il delegato RLS e l'attivista sindacale. Gli esprimiamo la riconoscenza dei macchinisti per il suo impegno e le sue capacità che ha sempre messo - generosamente - a disposizione di tutti e che hanno viaggiato ben al di là del deposito di Verona. È stato uno dei precursori della vertenza contro l'uomo morto, nata proprio dal lavoro del gruppo nazionale dei RLS cui ha sempre partecipato attivamente. Caro Salvatore, siamo certi che il fatto di aver dovuto "cambiare lavoro" non ostacolerà la prosecuzione della tua attività politico sindacale a favore dei lavoratori. Si chiude una parentesi importante della tua vita ma se ne apre un'altra che ti consentirà anche di dedicarti meglio alla tua salute ed ai tuoi affetti. Continueremo a collaborare ed a mettere a disposizione di tutti le iniziative, le informazioni e l'esperienza che continue-

rai a trasmettere a questa categoria che si sta preparando ad affrontare un'altra importante stagione di lotte.





PENSIONE RETRIBUTIVA DEI MACCHINISTI

modalità di calcolo

Per richiesta di alcuni nostri associati, vogliamo affrontare la problematica del calcolo della pensione "retributiva", del quale avevamo parlato in maniera limitata in un precedente articolo (AIM n°3/2007).

L'attuale metodo **retributivo** andrà in pensione anch'esso lasciando gradualmente il passo al metodo "**contributivo**" per chi è stato assunto dopo 01/01/1996, per chi non aveva 18 anni di contributi al 31/12/95 la pensione verrà calcolata con il sistema misto.

PENSIONE RETRIBUTIVA - DATI GENERALI ED INDIVIDUAZIONE DEI PERIODI DI RIFERIMENTO:

La pensione è composta dalla somma di due quote calcolate per periodi separati, La "**QUOTA A**" (fino al 31/12/1992) e la "**QUOTA B**" dal 01/01/1993 fino alla data di pensionamento.

Gli anni utili si determinano.

- iniziando dalla data dell'assunzione giuridica fino alla data di pensionamento
- sommando l'eventuale periodo di servizio militare (riscattato) prima dell'assunzione in FS
- gli eventuali periodi di lavoro RICONGIUNTI non FS (si rilevano dai tabulati INPS)
- gli aumenti di valutazione per il periodo di lavoro svolto come macchinista (1/10).

ALiquota di pensione

Ricordando che in FS il massimo economico di pensione dell'80% si raggiunge con 37 anni di contributi, devono essere individuati gli anni di servizio utile alle varie date dove sono intervenuti cambiamenti legislativi che determinano le varie modalità di calcolo. Questi periodi stabiliscono una percentuale di calcolo del periodo preso a riferimento chiamata "**Aliquota di pensione**" o percentuale di rendimento. Ad esempio 37 anni di contributi 80% (che si calcola $37 \times 3 \times 2\% = 80\%$), di cui 20 anni di quota A fino al 31/12/92 ($20/37$ dell'80% = 43% circa di aliquota di pensione) e 17 anni di quota B ($17/37$ dell'80% = 37% circa).

CALCOLO QUOTA "A"

ELEMENTI RETRIBUTIVI PENSIONABILI

Gli elementi retributivi fissi pensionabili che servono per il calcolo della quota "A" sono descritti sotto e sono quelli in godimento alla **data del pensionamento** (rilevabili dal listino paga:

- **Importo stipendiale** (Classi e scatti) **detratta IIS** (Indennità Integrativa Speciale)
- **ERI**
- **EDR 1995**
- **EDR 1998**
- **Eventuali Ad Personam**
- **Ratei scatti i maturazione (APA)**
- **1/12 del premio di esercizio**

Calcolo della retribuzione pensionabile QUOTA "A"

Quota A = [Elementi retributivi pensionabili x 1,18 (maggiorazione 18%) + IIS (Indennità Integrativa speciale)] x Aliquota di pensione

CALCOLO QUOTA "B"

Il calcolo della quota "B" non è molto agevole in quanto tiene conto di diversi fattori, il principale dei quali è la "Retribuzione media annua" che equivale all'IMPONIBILE IRPEF (no diaria e trasferta) dei periodi presi a riferimento (per il calcolo 2007 si tiene conto degli imponibili dal 1999 fino al 2007). A ciascuna "retribuzione media annua effettiva" va applicato un "Indice di rivalutazione" in base all'aumento del costo della vita. Facendo la media delle retribuzioni rivalutate e dei mesi presi a riferimento si ottiene la "retribuzione media annua virtuale pensionabile".

Calcolo della QUOTA "B" (B1+B2)

Come l'esempio precedente per 17 anni, l'Aliquota di pensione del 37% s'intende la somma per calcolo separato di **B1** periodo dal 01/01/1993 al 31/12/1997 (5 anni, Aliquota di pensione 11% circa) e **B2** dal 01/01/1998 alla data di pensionamento (restante 26%).

QUOTA "B1" = Retribuzione Media Annuale pensionabile x Aliquota di Pensione relativa al periodo) x Coefficiente di riduzione Digi 503/92.

(il calcolo della quota B2 si differenzia per il coeff. di riduzione che è stabilito dall'art 59/1 della L. 449/97).
N.B.-Tali coefficienti di riduzione per le nostre pensioni sono ininfluenti.

Individuate le Quote "A" e "B", vanno sommate determinando la "Pensione Annuale Lorda" (dodici mensilità, a cui si applicheranno le aliquote IRPEF per definire la parte netta. La tredicesima è a parte; nel calcolo del contributivo puro essa è compresa nella pensione annua lorda)

PENSIONI

Risponde l'esperto: riprendiamo quanto scrive Galluccio Liberato sulla nostra rivista dei Ferrovieri in pensione "Le Lotte dei pensionati" per rispondere a quesiti posti da alcuni nostri abbonati.

18 anni di anzianità al 31.12.1995

Ne parlai più di un anno fa: è una questione che riguarda i lavoratori entrati in servizio verso la fine degli '70 che al 31.12.1995 hanno un'anzianità di servizio di "circa" 18 anni; il quesito che mi è stato posto di nuovo interessa le qualifiche d'esercizio: nei 18 anni vanno compresi o no gli anni di scivolamento? Ricordo che da questo dato dipende il calcolo della pensione, retributivo o misto.

Per quante ricerche abbia fatto, la risposta di leggi e circolari è confusa. Tuttavia ebbi assicurazione scritta dal responsabile del Team Fondo Pensioni F.S. che le norme andavano nel senso più favorevole, cioè nei 18 anni vanno compresi gli aumenti di valutazione. Il fatto è che in FS non c'erano l'anzianità contributiva e l'anzianità assicurativa; quando siamo passati all'INPS si è convenuto che la prima corrispondesse al nostro servizio "effettivo" e la seconda al servizio "utile", che erano due figure giuridiche estranee alla normativa INPS. Leggi (che ricordo sono rivolte alla generalità dei dipendenti pubblici) e circolari (che erano scritte a volte da esperti INPS e a volte da esperti ex FS) non sempre sono state attente a rispettare questa convenzione per cui si è fatta confusione.

A conclusione di un mio precedente intervento mettevo sull'avviso i lavoratori di informarsi presso l'INPS personalmente e al momento in cui gli necessita l'informazione, poiché, trattandosi di un diritto antico che interessa poche decine di migliaia di lavoratori, sul quale diritto i sindacati omogeneizzati non si strapperanno certo i capelli, può succedere che una mattina si sveglia un Padoa Schioppa qualsiasi e lo elimina.

QUESITI

a cura di Savio



Vi risulta che i permessi per RSU sono usufruibili ad ore ?

Esiste una circolare emessa a Firenze (allegata) che nel facsimile di modello (all. 1 della circolare) prevede un campo per la richiesta ad ore. E' usufruibile in questa maniera dai delegati del pdm ? Con quali regole ?

Macch. Nicoletta Agostino

La prestazione del P.d.m. non è frazionabile, al punto che anche nella fruizione delle ferie si pone lo stesso problema; infatti, com'è noto, mentre per tutti gli altri ferrovieri è fruibile anche la mezza giornata di ferie, per i macchinisti e il viaggiante no! La frazionabilità delle ferie a mezza giornata per il PdM è ammessa in circostanze particolari, quando il periodo di libertà di cui fruisce il personale, per effetto delle ferie e del riposo settimanale ad esse abbinato, termina dopo l'ora di ripresa prevista dal turno e il Pdm avrebbe diritto a riprendere il proprio posto (ved. circ 25/81). In tali casi, qualora il Pdm non intenda rimanere disponibile, può rinunciare al corrispondente periodo di libertà per tornare al proprio posto. Solo in questa circostanza, si effettua il conteggio previsto dalla circolare del 24/5/85 (vedi agenda del macchinista), da cui può scaturire la fruizione di mezza giornata, ma sempre associata a giornate intere (1,5 - 2,5 - 3,5 ecc).

Dopo questa premessa, appare evidente che non essendo frazionabile la prestazione, non sono fruibili in modo frazionato neppure le ore di assenza previste dal CCNL per lo svolgimento delle attività sindacali di base. Insomma fare il macchinista è un problema anche e soprattutto quando si fa il delegato d'impianto. Per questa ragione riteniamo che si dovrebbe riconoscere la situazione particolare in cui viene svolta l'attività per aumentare il monte ore attribuito al P.d.M e P.V., invece, anche su questo, come vedremo, avviene esattamente il contrario, proprio perché persiste un atteggiamento punitivo contro la categoria e in tutte le maniere cercano di ostacolare le attività sindacali di base.

Quanti giorni di permesso mensile spettano ai delegati RSU del pdm ?

Fatto salvo che ai delegati RSU spettano 12 ore di permesso mensile, il problema nasce dall'interpretazione che si vuol dare alla giornata media di lavoro del pdm. Ovvero siccome il calcolo è su base trimestrale se la giornata fosse convenzionalmente di 6 ore (così come abbiamo sempre pensato) il calcolo sarebbe presto fatto 12 ore x 3 mesi = 36 ore trimestrali : 6 = 6 permessi su base trimestrale ovvero 2 al mese medi.

Invece Trenitalia Divisione Cargo Genova, forte del parere (allegato) di D.R.U.O. - Processi amministrativi, applica da qualche tempo il calcolo dividendo le 36 ore di permesso per 7,12, determinando una perdita secca di 4 giorni di Ag all'anno per delegato.

Questo è un caso esemplare per dimostrare che esiste un vero progetto volta a rendere sempre meno efficace l'attività dei delegati di base che, rispetto ai sindacati, si muovono in autonomia e che, almeno nel macchinista, rappresentano sempre un nucleo molto attivo.

Quando abbiamo da perdere l'azienda ci dice che la prestazione convenzionale è di 6 ore giornaliere, visto che svolgiamo servizio su sei giorni di lavoro su 7 (5 di lavoro + uno di riposo + 1 di lavoro), infatti esiste la circolare che ci comunica che, in occasione di sciopero di 24 ore, se facciamo più di tre ore di astensione dal lavoro ci viene trattenuta la giornata intera.

Quando invece si tratta di diritti contrattuali sindacali veniamo puniti; infatti ci sono orientamenti consolidati da parte della direzione nazionale delle ferrovie che precisa che le ore di assenza fruito per coprire una intera giornata di lavoro si devono riferire alla prestazione convenzionale di 7 ore e 12', come avviene per le scuole professionali.

Si omette di dire che le scuole professionali solo quando sono continuative garantiscono la settimana corta (cioè il lavoro su 5 giorni con sabato e domenica di riposo).

Sia per le scuole che per la fruizione dei permessi sindacali si verifica questa strana situazione negativa per il macchinista e per il viaggiante.

Riteniamo che l'incongruenza possa risolversi soltanto con un'interpretazione autentica del contratto dove si stabilisca con chiarezza che questi due settori hanno la prestazione convenzionale a sei ore giornaliere, anziché di 7 ore e 12', perché non siamo lavoratori ai quali si applica la settimana corta con il riposo al sabato e domenica.

Il contenzioso resterà aperto, almeno sino a quando non sarà fatta chiarezza attraverso un accordo sindacale, anche se nel frattempo a rimetterci sono i delegati RSU e RLS.

CONVEGNO A MILANO

L'informazione e i lavoratori, i loro problemi e le loro lotte, nei mass-media tra censura e distorsione.

VENERDI' 12 OTTOBRE 2007

Ore 14.00 - 20.00

Auditorium 1 S Consiglio Regionale
della Lombardia
Via Fabio Filzi 29 (Pirellone)

Relazione Introduttiva del Coordinamento Milanese di Solidarietà "DALLA PARTE DEI LAVORATORI"

Partecipanti:

Giulietto CHIESA - Parlamentare europeo
Giovanna CORSETTI - giornalista Report RAI 3
Manuela CARTOSIO - Giornalista del "Manifesto"
Andrea DI STEFANO - Giornalista Rivista "Valori"
Stefano ROSSI - Giornalista di "Repubblica"
Ezio GALLORI - Fondatore Rivista Macchinisti FS
"Ancora in Marcia"
Luigi MARA - Medicina Democratica
Gianni CAVINATO - ACU "Associazione Consumatori Utenti"



BOLOGNA

Reati prescritti per i dirigenti

5 lug. 2007 - Due dirigenti di Rfi erano accusati di cooperazione colposa in pericolato ferroviario per il mancato disastro del 24 dicembre '99, quando, dopo aver saltato un semaforo rosso a Bologna Lavino, un treno merci diretto a Modena, si infilava contromano sulla linea Bologna-Milano. Il convoglio veniva fermato alla stazione di Samoggia dopo aver percorso circa otto chilometri per fortuna senza nessun incidente. I macchinisti avevano già patteggiato la pena. I due dirigenti sono invece usciti dal processo praticamente indenni. Dopo sette anni e mezzo per loro è intervenuta la prescrizione e il giudice di Bologna ha disposto il non luogo a procedere.

L'AFORISMO DEL MESE

di Maurizio Badoni - Roma

Un **aforisma** o aforismo (dal greco aphorismós, definizione) è una breve frase che condensa - *similmente alle antiche locuzioni latine* - un principio specifico o un più generale sapere filosofico o morale.

**“Un giorno senza
un sorriso
è un giorno perso”**

Charlie Chaplin

Dagli Impianti

TRENTO - Nove “maestri” in pensione



Sabato 9 giugno, presso la RL di Trento c'è stata la festa di pensionamento di Bruno Adami, Giovanni Parisi, Bruno Furlani, Sergio Tait, Giuliano Reich, Maurizio Torrasi, Renzo Scottino, Renzo Benedetti e Adriano Beucci. Una bella festa svoltasi in piacevole e goliardica armonia, merito dell'affiatamento cresciuto in tanti anni di lavoro. Con l'augurio che rimanga “lo spirito che ci unisce” nel lavoro nelle problematiche e nel tempo libero... feste comprese, mandiamo per Ancora IN MARCIA” auguri di buona vita.

Macchinista Sergio Tait

LE DONNE Nel macchina

L'ingresso delle donne nel “macchina” risale agli anni 70 con qualche sparuto esemplare ed è proseguito lentamente ma “inesorabilmente” fino ad oggi. Attualmente le donne macchiniste in Italia, secondo i dati F.S., sono circa 80, distribuite nelle tre divisioni.

Alcune di loro si sono incontrate ad aprile 2007 in occasione del convegno dei macchinisti organizzato dalla rivista “Ancora in Marcia”.

Ci è piaciuto e vorremmo replicare “alla grande” con un pranzo ad ottobre, per conoscerci finalmente di persona, scambiarsi esperienze, raccontarci curiosità, problemi, insomma per rivisitare al femminile questo mestiere considerato ancora (sig!) atipico per il “gentil” sesso.

L'appuntamento è per **giovedì 18 ottobre a Firenze.**

Riferimenti:

Beatrice cell.3138278250

Giuseppina cell.3138147520

Roberta cell.3138276792



ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI

Per verificare i risultati della consultazione ed i preoccupanti sviluppi relativi all'agente solo ed al contratto

è convocata a
FIRENZE

presso il D.L.F. (ore 9,30-18)

il 9 OTTOBRE

*Una riunione di
tutti i macchinisti*

**Per l'unità
dei macchinisti**

**Contro l'Agente
solo!**



In Marcia!
1908-2008



100 anni di vita ...
100 anni di lotte!

MACCHINISTI

La nostra prestigiosa e storica rivista compie 100 anni!

La ricchezza data dalla completa autonomia dai partiti e dai sindacati, dall'autogestione basata sul volontariato, dalla democrazia, dall'unità dei macchinisti, dallo stretto rapporto col mondo del lavoro sui grandi valori universali della solidarietà, della giustizia e della pace ci hanno consentito, non solo di aver raggiunto 100 anni, ma di essere ancora un vivo e concreto strumento di unità e di lotta dei lavoratori.

I periodi di forzata chiusura imposti dal fascismo (1926-1945) e dalle burocrazie sindacali confederali (1979-1982), sono ricordi oscurati dai tanti successi che solo la nostra rivista può vantare.

MACCHINISTI

Siamo stati "i primi fra i primi" ad organizzarci, ad alzare la testa e difendere diritti, cultura del lavoro e democrazia. Vogliamo in questo centenario dar vita ad importanti manifestazioni, non per vanto, ma per riaffermare la volontà di lotta per la difesa del lavoro, della qualità della vita in un mondo migliore.