

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

FERROVIERI SENZA ETA'... LA PENSIONE SE NE VA'...



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 Casarucci onlus - Stampa: Litografia I.F. - Firenze - Spedizione in A. P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze. Redazione - ANCO - RA IN MARCIA - Piazza Balducci, 8/r - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 15 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 99862666 intestato a "In Marcia" AIM - Piazza Balducci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055 486838 - fax 055 4625985 - contiene I.r.

IN QUESTO NUMERO: Speciale pensioni; Salviamo l'articolo 18; CCNL e accordi peggiorativi; Occupiamo Piazza affari; Perché siamo "usurati"; Il dott. Vito Totire ci scrive; Viareggio, relazione organismo investigativo; La lotta dei colleghi di Trenord; Tutti a Pistoia, c'è la nostra festa.

IL WELFARE PER I FERROVIERI QUESTO SCONOSCIUTO

Questo numero di Ancora In Marcia è dedicato principalmente alle tematiche del welfare dei ferrovieri: pensioni e articolo 18.

La Società civile che dovrebbe, almeno come linea di principio, progredire, creando condizioni di lavoro e di vita per i cittadini, è invece negli ultimi anni vittima di pesanti arretramenti.

I ferrovieri in particolare stanno vivendo un momento molto difficile.

Riforma pensioni

Il governo dei presunti tecnici Monti e Fornero ha deciso di fare cassa sulle spalle dei lavoratori, allungando per tutti i tempi per andare in pensione. I ferrovieri sono tra le categorie più penalizzate, perché il Personale dell'esercizio ha visto anche sparire le norme che garantivano un pensionamento anticipato rispetto agli altri, motivato non da privilegi ma dalle condizioni disagiate di lavoro, come ad esempio i turni e le notti.

L'assemblea organizzata per il 17 aprile da Ancora In Marcia, CUB, OrSA e USB rappresenta un doveroso tentativo di mobilitazione del Personale, per non lasciare nulla di intentato e provare a rimediare ai danni subiti.

Riforma art. 18

La riscrittura dell'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori permettendo alle imprese di licenziare per ragioni definite "economiche" rappresenta un gravissimo arretramento nel campo delle relazioni sindacali, dei diritti dei lavoratori e anche della serietà che ha contraddistinto il mercato del lavoro italiano, prima che iniziasse a venire stravolto dalla riforma Biagi in poi.

Chi ci garantirà sul serio contro i licenziamenti punitivi? Perché le incapacità dei manager che non sanno gestire le imprese che sono state loro affidate dovrebbero ricadere sui lavoratori dipendenti, che diverrebbero zavorre da scaricare? Cosa faranno i lavoratori cinquantenni licenziati, troppo vecchi per essere assunti da altre imprese ma nel contempo troppo giovani per la pensione?

Ormai dovremmo avere tutti constatato che se non ci si oppone, se non ci si impegna per difendere i propri diritti, al peggio non c'è mai fine.

Ferrovieri, rialziamo la testa!

Giovanni Giustiniani

MOBILITIAMOCI

SALVIAMO L'ARTICOLO 18!

All'interno della riforma del mondo del lavoro la coppia Monti-Fornero vuole inserire la modifica dell'attuale formulazione dell'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori, quello che garantisce l'obbligatorietà di reintegro del posto di lavoro in caso di licenziamento non per giusta causa o giustificato motivo, per le aziende con più di 15 dipendenti.

Se questa norma scomparisse, o diventasse più "leggera", sostengono i "tecnici", tutti i lavoratori ne avrebbero beneficio, perché il mercato del lavoro si riprenderebbe, e le imprese sarebbero più propense ad assumere.

Ma è vero tutto questo? A noi non sembra, e pare piuttosto il frutto di un'allucinazione, il ragionamento di chi magari è un professore con 10 lauree, ma nella pratica non ci capisce molto, o comunque la tesi di gente che, tanto, dai danni che provocheranno le sue scellerate decisioni non sarà minimamente toccata.

Ma entriamo nel pratico

Si creeranno davvero più posti di lavoro?

Se, per assumere il lavoratore Giovane, l'azienda deve licenziare me lavoratore Anziano, alla fine il conto fa un assunto e un licenziato, totale zero. Quindi dove sono i posti di lavoro in più?

I sostenitori della riforma qui obietterebbero che non è così, e che cioè non necessariamente Anziano verrebbe licenziato, ma la sua licenziabilità potenziale invoglierebbe ad assumere Giovane, e magari anche Giovane 2 e Giovane 3.

Se però rifacciamo il calcolo, prima avevamo il solo Anziano: 1 posto di lavoro a tempo indeterminato e, avremmo detto, sicuro.

Oggi avremmo Anziano divenuto licenziabile, più Giovane, Giovane 2 e Giovane 3, tutti a loro volta licenziabili. Totale, 4 (ma saranno veramente 4?) posti di lavoro, tutti precari!

Avremmo quindi eliminato 1 posto sicuro, per sostituirlo con un numero non definito di posti instabili. E quindi, ancora, dove sono i posti di lavoro in più?

M. Mariani (MI)

ARTICOLO 18: UNA GARANZIA CONTRO LE DISCRIMINAZIONI

La nuova coppia di sfasciatori dell'Italia Monti-Fornero vuole introdurre la possibilità di licenziamento per "ragioni economiche", affermando che comunque il mantenimento del divieto di licenziamento per motivi discriminatori.

Ora, a parte al folia del pensare che dare la possibilità di licenziare alle imprese in difficoltà risolve in sé la crisi, ma chi ci garantisce che anche i licenziamenti economici non nascondano forme di discriminazione e di repressione?

Non è forse facilmente prevedibile che molte imprese addurranno motivazioni economiche per avere la scusa di lasciare a casa lavoratori "scomodi", come chi difende i propri diritti, chi pretende il rispetto delle norme contrattuali, chi magari a causa del lavoro è divenuto inidoneo ad alcune mansioni arrivando ad essere considerato un "peso", chi è troppo anziano (per il lavoro, non certo per la pensione...)... Dobbiamo dire no a tutto questo! Noi vogliamo mantenere l'art. 18, garanzia di rispetto dei diritti dei lavoratori!

Fernando



CARGO di A. Nicoletta (GE), D. Gentile e M. Mariani (MI)

ENNESIMO ACCORDO NAZIONALE PEGGIORATIVO

Invece di tentare di risolvere alcuni dei numerosi problemi di cui Trenitalia cargo soffre, dichiarando di volerla rilanciare, azienda e sindacati confederali continuano invece ad affossare le condizioni di lavoro dei dipendenti

Innanzitutto, con lo scopo dichiarato di ridurre i costi, è stato deciso di intervenire sull'organizzazione del lavoro delle qualifiche "manovra-verifica-FT e PdM", nonostante al 31.01.2012 ci fossero in organico 5.645 dipendenti, di cui 945 (il 17%) sono quadri! Di costoro sarebbero più che sufficienti meno di 400 (non tenendo conto dell'esuberato dei dirigenti).

Per quanto riguarda invece nello specifico i TPC, FS con CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL, hanno stabilito che:

- i tecnici polifunzionali non seguiranno più i turni in terza ma, quando dovranno salire in macchina, potranno essere utilizzati dalle 5 alle 24
- i loro riposi giornalieri ed i loro tempi per i pasti verranno equiparati di fatto a quelli dei macchinisti

Il personale di terra vede quindi aggravare le proprie condizioni, trovandosi a dover affrontare turni che arriveranno ad essere irregolari come quelli dei macchinisti.

Ci saranno anche ripercussioni sulla sicurezza, in considerazione del ridimensionamento dei tempi a disposizione per effettuare le prestazioni richieste.

Resta poi vivo il problema dell'inidoneità: in organico ci sarebbero 143 verificatori, 414 formatori treno, per un totale di 557, di cui il 95% supera i 50 anni di età; costoro difficilmente riusciranno ad essere abilitati come TPC pertanto, ci domandiamo quale sarà il loro futuro in azienda.

Inoltre tra i 1316 abilitati TPC 367 (il

ORARIO SPEZZATO

L'ultima chicca, partorita dalle brillanti menti di FS, è quella di presentare l'orario spezzato per i lavoratori mobili del trasporto locale. Per questi lavoratori è previsto dalla nuova proposta contrattuale che nella fascia 4-24 ci siano servizi con un impegno fino a 12 ore nelle quali collocare due prestazioni lavorative che sommate non superano le 9.30 ore di lavoro... Ovviamente la pausa, fino a due ore e mezza, non è retribuita.

27%), sarebbero già attualmente inidonei al profilo (aggancio-sgancio locomotore).

Anche per i il personale di macchina le condizioni peggiorano.

Innanzitutto si conferma il modulo "D" rispetto alla relativa patente per il TPC, continuando a non risolversi il problema del soccorso del macchinista in caso di malore.

Andando poi all'aspetto economico, per le giornate a doppio macchinista, infatti, l'indennità corrisposta in caso di "più mansioni" (oltre alla condotta prova freno, aggancio/sgancio, fanali) sarà di 11, 28 euro, come indennità di utilizzazione da art. 34 AC. La vera novità è però che tale indennità non sarà corrisposta alla coppia, ma al solo agente che effettivamente svolgerà tali mansioni, e la distribuzione delle mansioni all'interno della coppia sarà stabilita da ulteriori incontri

BOZZA DI RINNOVO CONTRATTUALE DEL 29/3/2012

IPOTESI ECONOMICA DATORIALE

Nella bozza di rinnovo contrattuale del 29 marzo scorso si trova finalmente la proposta economica datoriale. I punti principali di questa ipotesi sono:

MINIMI CONTRATTUALI

Non ci sarà nessun incremento

RICONOSCIMENTO DEL PREGRESSO

Per il periodo di vacanza contrattuale 2009-2011 l'importo è di euro 85 al mese, calcolato sul livello E, per 12 mensilità, che verrebbe corrisposto con lo stipendio di maggio 2012.

Per il 2012 l'importo è di euro 35 al mese, calcolato sul livello E, per 12 mensilità, che verrebbe corrisposto con lo stipendio di dicembre 2012.

RICONOSCIMENTO DEI PREMI DI RISULTATO PREGRESSI

WELFARE AZIENDALE

Per "compensare" il mancato aumento dei minimi contrattuali e il conseguente mancato effetto sulla previdenza, si avrebbe un contributo aggiuntivo a carico dell'azienda su Eurofer, per tutti i dipendenti, iscritti o meno al fondo.

Il contributo aggiuntivo corrisponderebbe all'1% dello stipendio dall'1/7/2012, all'1,5% dall'1/1/2013 e al 2% dall'1/1/2014. Per i lavoratori iscritti al fondo questo importo si sommerebbe all'1% già versato dall'azienda.

tra azienda e sindacati firmatari dell'accordo.

Tutto questo porterà alla fine dell'uguaglianza tra i due macchinisti, mentre fino ad oggi tutto il lavoro è sempre stato basato su una divisione dei compiti decisa all'interno della coppia stessa, in una forma di collaborazione che ha sempre dato prova di efficienza ma anche di solidarietà.

Il tutto, in attesa che magari firmino altri accordi locali in odio al personale, ma evidentemente graditi alle segreterie sindacali territoriali, come quelli di Liguria e Friuli.

Ci sarà mai limite al peggio?

Ferrovieri della cargo, muoviamoci a rialzare la testa e a reagire!

CARGO E BOZZA DI RINNOVO CONTRATTUALE

Cosa cambierebbe secondo la bozza di rinnovo contrattuale del 29 marzo 2012 per i macchinisti della cargo

- **38 ore di lavoro settimanale**
- **base operativa di 20 Km**, raggio intorno alla sede di lavoro in cui è possibile iniziare e finire la prestazione
- **10 ore di lavoro diurno estendibili fino all'1** se concordate localmente
- **8 ore e 30 minuti con polifunzionale, allungabili fino a 10** se concordate localmente
- **8 ore di notte** a doppio agente
- **notti anche col polifunzionale:** massimo 7 ore, 8 se concordate localmente
- **servizi con RFR anche col polifunzionale**
- **9 ore** diurne di andata o ritorno con RFR a doppio agente
- **assenza dalla residenza con RFR fino a 30** ore se concordate localmente
- **riposo giornaliero minimo 14 ore**
- **RFR: massimo 3 tra due riposi settimanali, fino a 7 al mese** e concordati localmente
- **nessun limite di condotta a doppio agente**
- **massimo 3 notti a settimana**
- **abbandono treno: massimo 3 ore sul programmato**, e non oltre l'11° ora per i servizi notturni, la 12° per i diurni e la 10° per le andate o i ritorni da RFR.

F. Galdino

OCCUPYAMO PIAZZA AFFARI

BNL GRUPPO BNP PARIBAS



F. Chiapperini (TO)

Sabato scorso, mentre passeggiavo per una gremita Piazza Affari con uno striscione in mano mi chiedevo il motivo per il quale la stragrande maggioranza dei miei colleghi aveva glissato l'invito a manifestare il proprio dissenso verso questo governo.

L'idea è che si pensi realmente che quella di Monti sia l'unica ed imprescindibile ricetta alla situazione di default controllato (diciamo le cose come stanno) di diversi paesi europei. Se consideriamo come assiomi queste due affermazioni ovviamente diventa difficile manifestare dissenso all'attuale situazione politica.

Quindi la logica conclusione delle cose è che la maggior parte di coloro che stanno leggendo credono veramente che per fare ripartire l'economia in Italia si debba dare l'opportunità ad eventuali investitori stranieri o italiani di licenziare i lavoratori più facilmente, che la politica dell'aprire le società con capitale 1€ funzioni quando, supponendo la mancanza di capitale come presupposto, ottenere il finanziamento dalla banca è impossibile (nemmeno in maniera coercitiva verso le banche come qualche volta al governo aveva presupposto) e che si debba fare lavorare fino a 67 anni un macchinista frecciarossa come un impiegato al catasto. Nessuno ha la verità in tasca, probabilmente aggiungere flessibilità agli argomenti in oggetto sarà pure necessario ma è chiaro che lo stato funziona un po' come una famiglia, e se, per far quadrare i conti, io chiedessi alle mie figlie di rinunciare ad un pasto nella giornata e io continuassi ad andare al bar con gli amici alla sera non mi sentirei per niente a posto.

Dalla relazione della banca mondiale "Doing Business in a more transparent World" scopriamo (in caso ce ne fosse stato bisogno) i motivi per qui non si investe in Italia che è all'87° posto per "facilità di fare impresa" fra cui spiccano i tempi burocratici per avviare le pratiche (258 giorni per un permesso di costruire contro i 97 in Germania, 109 giorni per l'allaccio elettrico contro i 17 in Germania) e la tassazione (68% in Italia, 46% in Germania). Se a questo sommiamo la malaburocrazia che se non sei tra gli "amici" dell'amministrazione può ulteriormente dilatare i tempi abbiamo un quadro completo ed esaustivo della competitività dell'Italia.

A questo punto, mi viene da chiedere, soprattutto ai colleghi lavoratori rassegnati alla "ricetta unica per l'Italia": a chi serve realmente la riforma del lavoro e delle pensioni, che piano piano, noi tutti, stiamo avvallando? Se qualcuno ha qualche dubbio, e come capofamiglia non avrebbe applicato questa ricetta, batta un colpo.

F. Vincenzi (BO)



BRUXELLES

Inglese, francese, italiani, spagnoli, portoghesi fino ai ciprioti per dire no alle privatizzazioni nel settore del trasporto pubblico e al dumping fra i lavoratori sull'intera estensione dei paesi europei. Storie comuni a noi come a tanti altri ferrovieri e addetti ai trasporti: licenziamenti e perdite dei diritti accumulati in tanti anni di lotte per garantire profitti a pochi per un servizio che deve essere di tutti e da considerare un bene comune. Interessamento alla manifestazione da parte della segreteria del Gruppo Unitario Europeo e proposte per un lavoro comune con i sindacati presenti alla giornata di lotta.



Prossimi appuntamenti da mettere in campo: proposte per uno sciopero europeo e per iniziative comuni di lotta tese a una richiesta di "nazionalizzazione" del settore dei trasporti contro le speculazioni dei "mercati" di un servizio pubblico da sempre a tutti gli effetti.

R. Testa (RM)



Alcuni momenti della manifestazione del 31 marzo 2012 a Milano (foto F. Chiapperini)

USURANTI di G. Salvatori (RM)

ASPETTATIVA DI VITA=65 ANNI, IN PENSIONE A 67

Il DL n.67 del 21/04/2011 reso operativo dall'INPS con i messaggi 12693 e 16762 del 25/8/11 e 22647 del 30/11/11 individua chi accede alle agevolazioni per i lavori usuranti (se ci riescono e se ci arrivano vivi):

- coloro che fanno turni pesanti che comprendono anche lavoro notturno;
- i minatori e altre categorie che lavorano in gallerie, tunnel o assimilabili;
- chi è esposto a radiazioni e campi magnetici per ovvie ragioni;
- chi è costretto a lavorare in ambienti angusti, rumorosi e sottoposti a vibrazioni;
- e infine chi guida mezzi pubblici trasportando utenti.
- E questo perché tali peculiarità lavorative, anche considerate singolarmente, tendono ad accorciare la normale "aspettativa di vita".

La Normativa in oggetto sembra aver considerato solo le categorie che hanno UNA delle sueposte caratteristiche (non toccandole con la riforma) mentre, paradossalmente, hanno ignorato (stravolgendogli le regole) chi accumula più, o addirittura, tutte le suddette caratteristiche.

Ci preoccupa constatare che il nostro Governo ignora che una delle categorie più colpita dalla riforma (i ferrovieri dell'esercizio) è sottoposta a TUTTI i rischi suddetti:

- 1) Fanno turni sia di giorno che di notte; non solo, ma fanno turni irregolari, poiché ogni giorno hanno un orario e luogo diverso di inizio e fine lavoro; devono mangiare anche se non hanno fame e ad orari sempre diversi, devono dormire anche se non hanno sonno e ad orari sempre diversi, anche se sono lontani da casa e anche se fuori è giorno.
- 2) Una buona percentuale del proprio lavoro lo svolgono in gallerie, a volte corte, a volte lunghe anche oltre 15-20 chilometri. (la linea Firenze - Bologna Alta Velocità è lunga 80 Km di cui 75 in galleria).
- 3) Rischiano sempre in prima persona, pagando spesso con la vita eventuali errori o fatalità ovviamente non dipendenti dalla loro volontà.
- 4) Sono spesso sottoposti a campi magnetici molto potenti, fino a 30 microtesla su linee AV a 25 Kv alternati (quando il limite di legge è di 0,2 microtesla), ma che PER LEGGE, essendo discontinui, non sono riconosciuti

dannosi.

- 5) Guidano mezzi che trasportano centinaia o migliaia di persone, a velocità che arrivano fino a 300 km l'ora, anche per 5 ore di seguito, spesso da soli in un ambiente di neanche 2 metri quadri.
- 6) Dopo 15-20 anni di lavoro il 70/80 per cento hanno problemi di udito dovuti ai rumori continui, spesso molto al di sopra delle soglie consentite.
- 7) Dopo 20-25 anni di attività l'80/90 per cento inizia ad avere seri problemi alla spina dorsale (schiacciamenti, ernie, protusioni, lombalgie, cervicale ecc...) dovuti alla continue vibrazioni, alle continue oscillazioni trasversali (ancora più dannose delle vibrazioni) e ai frequenti contraccolpi verticali dovuti alle irregolarità del percorso (ancora più dannosi delle prime due).
- 8) I macchinisti dei treni Alta Velocità guidano i treni DA SOLI per lunghe tratte (per es.: Roma - Bolzano) senza soste e per ciò quando iniziano a lavorare DEVONO andare in bagno (anche se non ne hanno necessità) poiché sanno che per 4-5-6 ore non avranno la possibilità di farlo (sul posto di lavoro non c'è ne il bagno ne tantomeno il tempo per andarci).
- 9) Lavorano "normalmente" fino a 10 ore al giorno, ma possono arrivare a lavorare (alle condizioni di cui sopra) anche 13 ore di seguito, oppure, se "dormono" fuori casa, l'impegno lavorativo può arrivare anche a 24 ore.
- 10) Svolgono lavoro notturno (specialmente i macchinisti dei treno merci), non raggiungendo però i limiti imposti dalle regole individuate).
- 11) Hanno livelli di stress da lavoro correlato molto superiori alla norma.
- 12) Hanno una aspettativa di vita sensibilmente inferiore alla media nazio-

nale (nel decennio scorso era intorno ai 65 anni di età!).

Ebbene sì, questo è il lavoro dei MACCHINISTI delle Ferrovie Italiane, che nonostante in questi ultimi anni abbiano contribuito a recuperi di produttività incredibili, nonostante l'orario di lavoro sia passato da 8 a 10 ore giornaliere, nonostante si sia passati da due ad un solo macchinista alla guida della maggior parte dei treni, nonostante le velocità siano aumentate, così come è aumentato lo stress correlato, cosa hanno ricevuto in cambio?

Per contro hanno visto diminuire sensibilmente il potere d'acquisto degli stipendi (praticamente fermi da un decennio), così come è diminuita la possibilità di avere una "normale" vita sociale e la possibilità di mantenersi una sufficiente salute psicofisica.

La normativa sui lavori usuranti in oggetto va proprio nella direzione opposta a quella da noi auspicata per un INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA del nostro trasporto ferroviario in relazione all'aumento delle velocità commerciali, della produttività impostaci con i turni sempre più compressi e soprattutto con l'avvento del macchinista solo alla guida dei treni senza alcun adeguamento all'orario di lavoro inconfutabilmente divenuto più gravoso.

Infine, quali saranno le inevitabili ripercussioni, anche per le Imprese ferroviarie, in termini di affidabilità, di immagine e di sicurezza sia di esercizio che di gestione delle emergenze: come vi sentirete sapendo che in caso di anomalie o incidenti il vostro treno ad alta velocità è completamente affidato ad un solo macchinista di sessant'anni o più, che nonostante tutti i problemi dell'età e di 40 anni di lavoro REALMENTE USURANTE, si è svegliato alle 4 del mattino e sta già lavorando da oltre 8-9 ore?

Le condizioni di lavoro esposte, lo spostamento in avanti inimmaginabile dell'età pensionabile e le visite di idoneità sanitaria particolarmente severe stabilite dall'Agenzia sulla sicurezza nel trasporto ferroviario, che già nel passato configuravano notevoli numeri di macchinisti inidonei, con l'aumento delle prestazioni orarie previste dalle normative di lavoro, la guida come unico agente di condotta porteranno il numero di lavoratori fuori dal normale ciclo ad essere insostenibile per le società di trasporto anche per difficoltà di ricollocamento all'interno delle aziende stesse, con tutti i riflessi immaginabili che potrebbero ricadere sui lavoratori.

USURANTI

Requisiti per gli usuranti a partire dal 2013

2013	61 anni e 3 mesi con quota 97 e 3 mesi
2014	61 anni e 3 mesi con quota 97 e 3 mesi
2015	61 anni e 3 mesi con quota 97 e 3 mesi
2016	61 anni e 7 mesi con quota 97 e 7 mesi
2017	61 anni e 7 mesi con quota 97 e 7 mesi
2018	61 anni e 7 mesi con quota 97 e 7 mesi
2019	61 anni e 11 mesi con quota 97 e 11 mesi
2020	61 anni e 11 mesi con quota 97 e 11 mesi
2021	62 anni e 2 mesi con quota 98 e 2 mesi

a questi valori va aggiunta la finestra mobile di un anno

DISAGI E PERICOLI 2 di M. Bracali (FI)

IL LAVORO COME MALATTIA TERMINALE

Per evitarlo i lavoratori devono tornare "gomito a gomito"

Sui licenziamenti facili e indiscriminati il governo getta la maschera. E' semerso faticosamente (giusto per chi non avesse capito) quale sia il vero intento del governo; intento che non c'entra niente con la crisi economica, a meno di non considerarlo come facentevi parte con la qualifica di più grossa tra le panzane e le prepotenze che sono state fatte passare in nome della "crisi". "Ce lo chiede l'Europa": e in effetti l'Europa chiede proprio la libertà di licenziamento e soprattutto una classe lavoratrice umiliata, spaventata e senza diritti. E' successo in Grecia ed è successo in Spagna, come saprebbe un sindacato europeo che non esiste.

La bozza che il governo intende far passare come decreto legislativo per mettere la patata bollente nelle mani dei partiti dichiara esplicitamente che le tutele previste da quello che sarà ricordato come articolo 18, ultimo scampolo di civiltà che era rimasto, sarà valido nel solo caso dei licenziamenti discriminatori per motivi di opinione, religione, razza e simili. Mentre nel caso dei licenziamenti economici e di quelli disciplinari senza giusta causa varrà, per i primi, il risarcimento che potrà essere esteso da quindici a ventisette mensilità; per i secondi, l'opzione tra risarcimento e reintegro sarà insindacabilmente decisa dal giudice.

Anche l'esperto legale della CGIL ha notato che la concessione rimasta è sostanzialmente un inganno. Ma andiamo con ordine. Le piccole imprese sono state le prime a spaventarsi a causa dell'entità degli indennizzi che, come sa chi abbia un minimo di conoscenza delle piccole imprese stesse, sarebbero un salasso destinato a metterle definitivamente al tappeto. E questo è logico, dico io. Gli interessi da tutelare (a scapito delle tutele delle persone) sono quelli delle banche e del grande capitale finanziario, degli staccatori di cedole, per intendersi, che attingono la propria ricchezza dalle imprese grandi e molto grandi. Anche i piccoli imprenditori dovrebbero capire che non sono della partita. Ma purtroppo il peggio, come al solito, è per i lavoratori.

Intanto notiamo che lo sbandierato "modello tedesco", come avevo previsto senza essere un veggente, è applicato solo per la parte che piace ai padroni e a loro braccio politico, il governo, perché la decisione di un eventuale reintegro nel posto di lavoro demandata esclusivamente al giudice viene ovviamente privata dalle tutele fornite dal passaggio obbligatorio di ogni decisione di licenziare attraverso il parere del consiglio di impresa, e questo perché non hanno nessuna voglia di istituire questo consiglio, che invece è presente IN OGNI IMPRESA SOPRA I CINQUE DIPENDENTI

IN CUI SIEDONO RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI come il modello tedesco prevede, ma loro no (è un modello tedesco alla puttanesca, come si cucina in Italia, tanto i giornali non lo dicono... A proposito: chissà perché solo i giornalisti, i bancari e i poliziotti, non hanno perso il loro fondo pensionistico speciale. Forse perché il cane da guardia deve essere ben pasciuto?).



Però le (grandi) imprese devono poter essere sicure di licenziare e non tollerano neanche l'alea di qualche giudice eccentrico.

Allora cosa succede? Succede che ha diritto di reintegro nel posto di lavoro solo colui che è stato licenziato perché è negro, ebreo, comunista, bisessuale, gay, lesbica, transgender, rastafari, testimone di Geova etc. Ma che grande concessione!!! Domanda da scuola primaria: quale padrone è così stupido da licenziare espressamente qualcuno per questo? Eccoti castrati in un colpo solo il defunto articolo 18 e la dignità umana.

Ma non basta. Come si fa a liberarsi del lavoratore fannullone che non vuol fare straordinari, perché preferisce vivere, del rompiscogliani che pretende l'applicazione della 626, di quello che si ammala spesso perché fa la chemio, di chi usa la legge 104 e non produce quanto si vorrebbe, di quello che ormai è troppo vecchio, perché l'età pensionabile è stata allungata oltre ogni nozione di fisiologia umana? Basta farlo passare per un licenziamento economico, così l'azienda che può pagare, quella grande, paga l'obolo e vive felice. Non è difficile travestire un licenziamento disciplinare da licenziamento economico dovuto a soverchie esigenze produttive.

E qui il cerchio si chiude. Già, perché cosa c'entra il libero licenziamento senza giusta causa, per motivi disciplinari, con la crisi economica? Non c'entra niente. E' solo l'occasione per il padrone di fare quello che gli pare e piace. Esiste il serio rischio che tutto ciò passi, segnando la fine della dignità, l'inizio di un'epoca disumana, di paura, di insicurezza, ma anche di mob-

bing, delazioni, liti infinite, meschinità e furbizie moltiplicate all'ennesima potenza.

In definitiva, i lavoratori dovrebbero totalmente piegarsi alle esigenze della produzione e poco importa se lavorare diventerebbe una vera e propria sofferenza: una malattia... terminale, se si tiene conto dell'allungamento dei tempi per la pensione.

Chi lo vuole capire, capisce tutte le conseguenze. Voglio solo dire ai sindacalisti che vivono queste vicende che questa è anche la loro fine, a meno che non riscoprano il conflitto e la determinazione di ricominciare dall'inizio, dai tempi in cui si credeva nell'esistenza del capitale e del lavoro, che sono sempre esistiti, e non dai tempi in cui si è smesso di crederci e si è cominciato a illudersi che i diritti acquisiti fossero acquisiti per sempre; e che la classe lavoratrice è una classe mondiale e con problemi mondiali, non vive in una serra.

Se il fronte sindacale non è più capace di difendere la dignità del mondo del lavoro è necessario acquisirne consapevolezza e comportarsi di conseguenza.

QUANTO SPRECO DI DENARO PUBBLICO PER LE LINEE AV. E PER I PENDOLARI?

Su Repubblica del 5 marzo 2012, in un dossier sull'AV a cura di Ettore Livini, leggiamo che "le stesse FS hanno ammesso in uno studio un costo medio al Km di 32 milioni contro i 10 spesi in Francia e i 9 in Spagna. Un sovrapprezzo giustificato solo in parte dalla complessa situazione orografica del Belpaese."

Quindi da cosa sono dovuti questi costi esorbitanti? Da incapacità tecnica dei dirigenti TAV, dall'assegnazione degli appalti non alle imprese più convenienti ma a quelle più "amiche", da somme di denaro pagate non si sa bene a chi e a quale scopo...?

Quello che è certo è che se quei soldi, invece che sprecati o regalati a chi non dovevano essere regalati, fossero stati spesi per la manutenzione e il riammodernamento dei treni e delle linee del trasporto regionale... oggi tutti i cittadini viaggierebbero meglio.

C. Peredo

ANNO XXVI - N. 3 - 2012 inserto speciale pensioni

www.inmarcia.it



ancora

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

"FERROVIERI... DA MORIRE"

LA STORIA DELLA NOSTRA PENSIONE PER CAPIRE, DIFENDERCI E MOBILITARCI

QUASI NOVE ANNI DI LAVORO IN PIÙ - Come un fulmine a ciel sereno la famigerata Circolare 35-2012 dell'Inps, ha sconvolto la vita di tutti noi e in particolare di quelli che si trovano a pochi anni dall'agognato traguardo della pensione. Essa è l'applicazione fredda della 'controriforma' Monti/Tremonti che, come sappiamo bene ha colpito tutti i lavoratori, sia per le modalità di accesso alla pensione che per il calcolo della mensilità spettante. I futuri pensionati, infatti, riceveranno meno degli attuali e inoltre, col trascorrere del tempo, il valore reale dell'assegno si ridurrà per tutti. Un congegno di 'povertà ad orologeria' che riguarderà milioni di cittadini.

UNA RIFORMA 'MORTALE' - Avevano iniziato con i giovani ferrovieri assunti dopo il 2000, ai quali avevano preparato un futuro pensionistico 'ordinario', discriminandoli dai colleghi più anziani. Per noi macchinisti, assieme a capireno e manovratori, che fruivamo del pensionamento anticipato, proprio in relazione alle gravosità del lavoro e delle mansioni svolte, è un colpo 'mortale'. Passare senza gradualità e senza attenuazioni, con un aumento secco del requisito di accesso alla pensione di quasi nove anni, dagli attuali 58 a 67, vuol dire, per molti di noi, non arrivarci vivi. Per tutti gli altri la certezza di non arrivarci in condizioni psicofisiche sufficienti per lavorare con il drammatico interrogativo sulle garanzie occupazionali, alla luce delle modifiche in cantiere sull'art.18. Un vero e proprio atto di violenza contro migliaia di lavoratori adottato da governi e burocrazie di inetti, crudeli e senza scrupoli.

INETTI - Inetti per la semplice ragione che Calderoli-Tremonti-Berlusconi prima e Fornero-Monti poi, assieme alla pleora di burocrati ministeriali che paghiamo profumatamente, non hanno tenuto conto del fatto che, con l'avanzare dell'età

PENSIONE: NON PIU' A 58 MA 67 ANNI: UN TRAGUARDO IMPOSSIBILE, UNA NORMA DA CAMBIARE

Cosa sta accadendo al sistema previdenziale di macchinisti, capireno e manovratori

CIRCOLARE INPS

N° 35 DEL 14/03/2012

Questa circolare dell'INPS ha sorpreso tutti poiché aspettavamo l'armonizzazione prevista dall'Art. 24/18 Legge Monti, n°214/2011, attraverso un "regolamento" quindi un DPR che abrogasse le precedenti normative sui limiti di pensione di vecchiaia del personale viaggiante delle ferrovie, ma che tenesse anche conto delle peculiarità e gravosità del lavoro del macchinista, riconoscendo, come in passato le agevolazioni sui limiti di pensione. L'INPS ha invece agito brutalmente in quanto già il D.Lgs. 212/2010 "Taglia-Leggi Calderoli" aveva abrogato, con un trafiletto di poche righe, assieme a 20.000 Regi Decreti e leggi, anche l'art. 165 della L. 425/1958 che prevedeva i 58 anni per PdM/PdB. Cancellato quello, i limiti divenivano regolamentati solo dai CCNL e con il Decreto Monti la frittata era fatta.

“...E’ necessario che ogni ferroviere protesti col suo parlamentare, partito e sindacato di riferimento...”

abbassa sempre più, fino ad azzersarsi, la probabilità di conservare i severi requisiti psicofisici indispensabili per stare sui treni. Non serve essere cime di intelligenza per sapere che vista, udito, pressione arteriosa, colesterolo, mobilità articolare e tutti gli altri parametri sanitari necessari per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria - che dopo i 55 anni ci vengono controllati annualmente - peggiorano fisiologicamente, rendendoci sicuramente inidonei alla mansione ben prima dei 'loro' maledetti 67 anni. Guidare i treni, o starci sopra tra i viaggiatori, o 'sotto' a fare gli agganci come i manovratori, è un lavoro che non si può fare da vecchi. Eliminato il 'fondo speciale Fs' nessuno si è preoccupato di trovare - pur nell'ambito di una revisione generalizzata del sistema - una qualche forma di salvaguardia per lavori altamente atipici e anche modalità di armonizzazione, al pari di quelle previste per gli 'altri fondi speciali', militari, forze dell'ordine ecc.

CRUDELI E SENZA SCRUPOLI - Pur sapendo bene che queste mansioni sono particolarmente gravose e nocive per la salute - e che in gran parte non rientrano nelle norme sui 'lavori usuranti' - non hanno previsto nessun'altra misura di tutela e di rispetto per la salute e la dignità di chi fa questo lavoro, né misure di tutela occupazionale nei casi - statisticamente certi - di inidoneità alla mansione. Crudeli e senza scrupoli, perché prima ci spremono come limoni e poi ci buttano nella spazzatura. O forse, più probabilmente, data la vita media molto bassa, vogliono eliminarci prima. Ci vogliono tenere a lavorare di giorno e di notte fino a 67 anni e vederci arrampicare sui treni col bastone, fino alla morte.

DAL DELIRIO DI CALDEROLI ALLE LACRIME DELLA FORNERO - Tentiamo una ricostruzione che renda chiaro a tutti i ferrovieri cosa è accaduto. E' stato l'ex ministro Calderoli, guidato dal sacro furore della 'semplificazione' che ha aveva gettato le basi per questo capolavoro cancellando, nel 2010, la norma che tutelava i ferrovieri, il resto lo ha fatto il governo

Monti-Fornero, col voto dei partiti che lo sostengono, ovvero PdL, PD e UDC.

QUELLI CHE HANNO VOTATO IN PARLAMENTO - Il governo ci ha messo la faccia ma le 'manine' che si sono alzate in aula per approvarla sono quelle dei singoli parlamentari. In primis quelli delle Commissioni Lavoro di Camera e Senato. Per questo è necessario che ogni ferroviere protesti con il 'suo' parlamentare o partito di riferimento, lo contatti, gli scriva, gli spieghi e gli faccia capire che è stata commessa un'ingiustizia e un grave errore che deve essere corretto. La redazione di 'ancora In Marcia' è impegnata in una vera e propria campagna di informazione verso i parlamentari di tutti i gruppi politici. Una prima iniziativa in questo



Una delegazione di Ancora In Marcia a colloquio con l'onorevole Damiano

senso è stata già avviata con l'assemblea nazionale promossa assieme a CUB trasporti, Orsa e USB per il 17 aprile 2012. La redazione ha già iniziato ed intende proseguire con tutti i gruppi politici. **DAMIANO: AFFRONTARE QUESTIONE FERROVIERI** - Nei giorni scorsi una nostra delegazione ha incontrato alla Camera dei deputati gli On.li Antonio Ruggia e Cesare Damiano, ex ministro del lavoro e attuale capogruppo Pd nella Commissione Lavoro. Messo a conoscenza delle problematiche e delle preoccupazioni che da giorni affliggono i macchinisti riguardo la famigerata Circolare 35/2012 e compresa la portata del problema - nonostante egli abbia votato il provvedimento - è sembrato visibilmente sorpreso. Diamo atto che si è impegnato per conto del suo partito ad "affrontare i problemi rimasti insoliti sul tema delle pensioni dei macchinisti, dei capitreno e dei manovratori delle ferrovie non fruendo queste categorie della normativa dei lavori usuranti. Per quello che ci riguarda - ha proseguito - riteniamo che, senza tornare alla situazione precedente, si tratti di trovare una soluzione graduale, anche considerando la particolare usura alla quale sono sottoposti questi lavoratori e i relativi aspetti della sicurezza del

trasporto su rotaia. Il Pd e' impegnato a sollevare questo problema affinché accanto alle problematiche che riguardano i militari, le forze di polizia e tutti i fondi speciali esistenti sia anche affrontata, nella stessa logica, la questione dell'armonizzazione del regime pensionistico di questi lavoratori delle ferrovie".

COSA CHIEDIAMO - Chiediamo la revisione delle norme che ci riguardano - non si può stare sui treni fino a 67 anni - attraverso un'armonizzazione da adottare assieme a quella degli altri 'fondi speciali', forze armate e di polizia, vigili del fuoco, ecc. e misure di tutela occupazionale in caso di inidoneità. Siamo perfettamente consapevoli dell'attacco generale al mondo del lavoro da parte del 'governo dei banchieri' e ne subiamo gli effetti assieme a tutti i lavoratori e i pensionati. Per questo siamo parte attiva di tutti i movimenti di opposizione a queste misure che rispondono prevalentemente alle logiche ed agli interessi della finanza speculativa internazionale. Ma siamo altrettanto consapevoli della grande ingiustizia a danno dei ferrovieri e faremo tutto il possibile per difenderci: non vogliamo privilegi ma abbiamo il diritto a forme di tutela pensionistica commisurate alla particolarità del lavoro che facciamo. Le Organizzazioni sindacali hanno chiesto per noi l'applicazione delle norme sui lavori usuranti col conseguente anticipo massimo di tre anni: anche se fosse approvata una norma del genere ci terrebbe sui treni comunque fino a 64

Eliminate le penalizzazioni per chi matura i requisiti entro il 2017

Legge n.14 del 24/02/2012 che ha apportato delle modifiche alle pensioni cosiddette "anticipate":

"Le disposizioni previste dall'art. 24, comma 10, terzo e quarto periodo del DL 201 del 06/12/2011 in materia riduzione percentuale dei trattamenti pensionistici, non trovano applicazione, limitatamente ai soggetti che maturano il previsto requisito di anzianità contributiva entro il 31 dicembre 2017, qualora la predetta anzianità contributiva ivi prevista derivi esclusivamente da prestazione effettiva di lavoro, includendo i periodi di astensione obbligatoria per maternità, per l'assolvimento degli obblighi di leva, per infortunio, per malattia e di cassa integrazione guadagni ordinaria".

Dpr 1092 del 29/12/1973 Parte III

Sull'art. 165 L.425/58 poggiava pure per l'aumento di valutazione di 1/10 che è divenuto inapplicabile benché regolamentato dal DPR 1092/1973.

(...)

"Art. 209. (Disposizioni di carattere generale) Per i dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e per i loro familiari il trattamento di quiescenza e' erogato a carico del Fondo pensioni istituito con la legge 9 luglio 1908, n. 418. Al fondo pensioni sono iscritti obbligatoriamente i dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nonché quelli non di ruolo assunti in servizio per un periodo non inferiore a un anno. Per il personale inquadrato nei ruoli ferroviari per effetto di disposizioni legislative, continuano ad applicarsi, per quanto riguarda l'iscrizione al Fondo pensioni, le rispettive norme di inquadramento. (...) Art. 217 (Aumenti di valutazione del servizio ferroviario e di altri servizi) Il servizio ferroviario effettivamente prestato, coperto da iscrizione al Fondo pensioni o comunque computato ovvero riscattato ai fini del trattamento di quiescenza a carico del predetto Fondo, è valutato con l'aumento di un decimo o di un dodicesimo, secondo che esso sia stato reso con qualifiche per le quali il limite di età per il collocamento a riposo d'ufficio e sessanta sia fissato, dall'ordinamento vigente alla data di cessazione dal servizio, rispettivamente in 58 e 60 anni". Il DL 503/1992 riforma delle pensioni Amato, che modificava i limiti di pensione per gli iscritti all'AGO, confermava per gli aderenti al fondo pensione ferrovieri le normative in vigore (L.425/58).



Le nuove pensioni
Una sintesi di tutti i requisiti

<p>● NUOVA PENSIONE DI VECCHIAIA</p> <p>anzianità minima: 20 anni</p> <p>età minima:</p> <ul style="list-style-type: none"> 66 anni per gli uomini e le dipendenti pubbliche 62 anni per le dipendenti private 63,6 anni per le autonome <p>età massima: 70 anni</p>	<p>gradualmente innalzata sino a raggiungere i 66 anni nel 2018</p>	<p>innalzata con la longevità, sino a raggiungere almeno 67 anni nel 2021</p>
<p>● PENSIONE ANTICIPATA</p> <p>anzianità:</p> <ul style="list-style-type: none"> 42 anni e 1 mese per gli uomini 41 anni e 1 mese per le donne <p>con penalizzazione se età inferiore a 62 anni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -1% per ogni anno di anticipo fino a 2 anni -2% per ogni anno di anticipo oltre i 2 anni 	<p>gradualmente innalzata di 1 mese nel 2013 e di un ulteriore mese nel 2014</p>	



La storia della nostra pensione

Ci serve per rendere comprensibile alcune specificità delle pensioni dei macchinisti. Il Fondo Speciale FS per le pensioni dei ferrovieri deriva dalle lotte per la nazionalizzazione delle ferrovie, divise fino ad allora in tante società private e avvenuta nel 1905. Infatti la **L. 418 del 09/07/1908** che istituì "il Fondo Pensioni per il personale delle Ferrovie Dello Stato" riunificò le preesistenti casse pensioni e Mutuo Soccorso dei macchinisti, nate a tutela della indigenza e delle cattive condizioni di lavoro e che divennero base per la nascita del movimento sindacale in Italia. Viene modificato nel 1958, con la legge 425, all'art. 165 la quale introduce, nella tabella 15, per macchinisti, viaggiante e manovra il limite di 58 anni di età e 25 di contributi. Il Fondo rimase così fino al 01/01/1974 quando entrò in vigore il D.P.R. 1092 del 29/03/73, che disciplinò le norme pensionistiche dei ferrovieri. Con la **L. 488 del 23/12/1999** il Fondo pensioni "esclusivo" è stato soppresso e l'istituto dal 01/04/2000 il "Fondo Speciale Pensioni FS" presso l'INPS, al quale risultano iscritti i ferrovieri in servizio prima di tale data. I nuovi assunti dopo il 31/03/2000, dalle Società del gruppo FS (es. Trenitalia e Rfi), non saranno iscritti al Fondo FS ma al "Fondo Lavoratori Dipendenti" dell'A.G.O. (Assicurazione Generale Obbligatoria) presso l'INPS, perdendo quindi alcune peculiarità che contraddistinguono il "Fondo Speciale", rimasto pressoché inalterato rispetto al DPR 1092/73 e che sono:



- anzianità per avere il massimo economico della pensione di 37 anni (80%);
- aumenti di valutazione dei contributi di anno ogni 10 (1/10 PdM-PdB-manovra) validi ai fini del calcolo della pensione e per il raggiungimento dei limiti per anzianità. La perdita di questi diritti per gli assunti dal 1/4/2000 crea una discriminazione fra i macchinisti. Per verificare basta controllare la busta paga di un qualsiasi nuovo assunto e leggere che l'imponibile previdenziale è trascritto nella terza colonna INPS e non nella prima colonna denominata Fondo Speciale FS. I contributi totali sono del 33% dell'imponibile di cui 1/3 circa a carico del lavoratore e 2/3 a carico del datore di lavoro. Il limite per la pensione di vecchiaia a 58 anni fino al 31/12/11 (+ finestra mobile) dei macchinisti era individuato come per gli altri ferrovieri nella **L. 425 del 26/03/1958** (tabella 15) confermati dal DLS 503 del 30/12/1992; i CCNL 1990-92 e 2003/2006 sopprimendo o cambiando profili di alcune categorie di ferrovieri hanno determinato altre modifiche (non per il PdM). La pensione anzianità era comune come per tutti i lavoratori 40 anni (+ 1 di finestra mobile con anticipo di 1 anno ogni 10 per PdM/PdB). Intanto, il 15 maggio 2009, viene siglato un accordo tra Ferrovie e sindacati che istituisce un "Fondo di sostegno al reddito di accompagnamento alla pensione" che in alcuni casi consente (su base volontaria e delle necessità aziendali) di erogare un assegno mensile - analogo a quello di 'mobilità' - in attesa della pensione, per chi aveva il diritto ai 58 anni, già all'età di 54. Il meccanismo del 'Fondo' ben difficilmente potrà essere conservato perché con i nuovi limiti a 67 anni richiederebbe risorse ingenti. L'azienda gestirà quindi eventuali esuberanti o inidonei avendo a disposizione la micidiale arma dell'art. 18 modificato (se PD, PDL, e UDC l'approveranno in parlamento) nella parte che riguarda i licenziamenti 'economici'. Nel 2010 arriva Calderoli, che con il D.Lgs. 212/2010 "Taglia-Leggi" abroga 20.000 leggi, fra le quali con un filetto di poche righe, anche l'art. 165 della L. 425/1958 e la relativa tabella, che prevedeva i 58 anni per macchinisti e viaggiante. Nel dicembre scorso, con la legge "salva-italia" di Monti (L.214 del 22/12/2011 art. 24 comma 18) vengono salvaguardati i diritti per i lavori usuranti (forze dell'ordine, vigili del fuoco, minatori, ecc...) mentre i ferrovieri vengono equiparati, TUTTI, ai normali lavoratori iscritti all'AGO, facendo scivolare da 58 a 67 anni l'età pensionabile.

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO dal Dott. Vito Totire

LETTERA APERTA AD AIM

Il dott. Totire ci scrive per l'annosa questione delle competenze dei medici Fs e dello strano connubio mediciFS/medici competenti/Trenitalia/RFI

Al ministro della salute Renato Balduzzi
Ai senatori Felice Casson e Ignazio Marino
Alla rivista "Ancora in Marcia"
A chiunque interessato al tema

Oggetto: vigilanza sulla salute e sicurezza dei lavoratori dipendenti di Trenitalia.

Molti lavoratori e molti operatori di sanità pubblica si pongono da tempo alcune domande circa la natura della azienda denominata Trenitalia.

E' ben noto che alcune aree o ambiti lavorativi siano sottratti alla vigilanza dei servizi territoriali della Ausl, per precise disposizioni di legge.

Si tratta di scelte, quantomeno opinabili, ma almeno, chiare.

Ad esempio se i lavoratori dei penitenziari potessero fare affidamento sui servizi di vigilanza delle Ausl piuttosto che sul Visag la loro speranza di sicurezza e di salute ne trarrebbe vantaggio (questa è una nostra opinione, che ovviamente, chiunque può non condividere).

Tuttavia questo è un tema su cui sarebbe incongruo soffermarsi ulteriormente in questa lettera in quanto la questione richiederebbe una riforma della normativa, comunque auspicabile.

La vicenda di Trenitalia è invece diversa e le questioni sono due:

- 1) la vigilanza ispettiva;
- 2) le procedure per l'eventuale ricorso del lavoratore nei confronti del parere del medico competente.

La questione della vigilanza è paradossale; l'azienda Trenitalia mette in discussione la titolarità della Ausl a mettere in campo attività ispettive; si deve prendere atto che le Ausl e le Regioni non condividono questa interpretazione delle norme; la prassi adottata, almeno in alcuni territori, consiste dunque nel gestire gli interventi di vigilanza di comune accordo tra Ausl ed Ispettorato del lavoro; fermo restando che le sinergie tra ispettorato e Ausl sono comunque auspicabili e proficue e che le sinergie finora attuate hanno dato sempre ottimi risultati, occorre tuttavia liberare l'Usl da ogni forma di obbligo e di costrittività che potrebbe, in alcune circostanze, non tanto "impedire" l'intervento ispettivo quanto ritardarlo; sappiamo bene infatti, per esperienza, che in materia di prevenzione la tempestività a volte è decisiva;

pure l'intervento coattivamente congiunto di ispettorato e Ausl può essere problematico per questioni su cui le Ausl possono avere già una procedura consolidata a fronte di un diverso background, anche formativo, dell'ispettorato (pensiamo ai temi del distress occupazionale);

anche su questo tema l'intervento deve essere "coattivamente" congiunto?

Le UsI spesso, anche agendo autonomamente, ha dato contributi notevoli alla tutela della salute dei lavoratori delle ferrovie (vedi la vicenda del Vacma /"uomo morto" o anche alcuni interventi di contenimento dell'eccesso di lavoro straordinario dei macchinisti o infine, in passato, interventi di tutela nei confronti della esposizione ad amianto;

ad ogni buon conto la autonomia e la titolarità della UsI possono anche essere negate per scelta legislativa, ancorché sbagliata (come per le carceri) ma ciò deve sempre discendere, eventualmente, da una norma esplicita (la cui ratio non sarebbe, in questo caso, comprensibile) e non da interpretazioni di parte dell'ente potenzialmente oggetto della vigilanza stessa; la seconda questione, relativa alle procedure di valutazione della idoneità del lavoratore, necessita, non solo di un chiarimento, ma di una immediata inversione di rotta;

trasferendo la prassi attuale ad altre aziende avremmo che il ricorso contro il parere del medico competente aziendale fatto da un lavoratore della Fiat fosse di competenza di una commissione sanitaria della Fiat stessa, magari con sede a Torino;

emerge ancora una volta la contraddizione controllore/controlato che può indurre disagio e distress tra molti dei lavoratori "oggetto" delle valutazioni di idoneità e tra gli stessi addetti alla vigilanza che si sentono esautorati e non riescono a dare risposte adeguate alle

domande che ricevono; il ricorso nei confronti del "medico competente", per dare le opportune garanzie al lavoratore, deve poter essere effettuato facendo appello ad un ente sanitario pubblico ed autonomo dal datore di lavoro.

In conclusione le prassi ancora, parzialmente, in essere, paiono un retaggio del passato (ci riferiamo anche ai tempi in cui Ispettorato del lavoro e ferrovie dello Stato cogestivano la vigilanza, non hanno più senso di esistere, ed è paradossale che siano state in un certo senso "rilanciate" da interpretazioni soggettive di Trenitalia dopo il varo del decreto 81/2008,

Gentile signor Ministro, gentili onorevoli in indirizzo, spettabile redazione di "Ancora in marcia" confidiamo nella vostra attenzione e nelle vostre iniziative al fine di sanare una questione che deve essere affrontata per ragioni di diritto, di uguaglianza e di equità salvo che si voglia accettare la prassi secondo cui Trenitalia funzioni come uno stato a sé e che i lavoratori suoi dipendenti abbiano meno diritti degli altri.

Cordiali saluti.



Dott. Vito Totire

Vito Totire,
medico del lavoro/psichiatra
Presidente AEA -associazione esposti
amianto e rischi per la salute-
via Polese 30 40122-Bologna

LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICIO dal Prof. Plinio Vecchiotti, docente di Storia Improbabile dell'Università degli Studi di Fucecchio

PIO USURAI O I

In quell'epoca nello Stato Pontificio regnava il papa Silvano Pierzucconi, salito al sacro soglio col nome di Arraffone I.

I suoi sudditi non erano contenti di lui, perché Arraffone arraffava tutto il possibile, non lasciando loro nemmeno di che campare, e in più andava con le donnine.

Anche i sovrani dei principali paesi europei non lo amavano, perché quello che in Italia arraffava lui non potevano arraffarlo loro.

Fu così che Luigi Napoleone Carlo-bruno, re di Francia, e Diavoletta Merdkel, imperatrice di Germania, deposero il papa in carica e lo fecero deportare in esilio ad Avignone. Dal canto suo Arraffone I esclamò: "Che me ne frega, l'importante è che mi lasciate le donnine".

Luigi Napoleone Carlobruno e Diavoletta Merdkel fecero quindi nominare papa il professor Dotto Mariemonti, che promise di servire i loro scopi.

Costui, come segno di discontinuità nei con-

fronti del suo predecessore, non prese il nome di Arraffone II, bensì quello di Pio Usuraio I.

Gli abitanti dello Stato Pontificio si accorsero però presto che, cambiato l'ordine degli addendi (nel senso dei papi) il risultato non cambiava: Pio Usuraio I arraffava come e forse più di Arraffone I, l'unica diversità era che non andava (pare) con le donnine, si dice perché non ne avesse il tempo, troppo preso nello scervellarsi per ideare nuovi balzelli.

Fu così che i sovrani francese e tedesco furono contenti, perché gran parte di quanto veniva prelevato in Italia finiva nelle loro tasche, mentre

invece i sudditi dello Stato Pontificio erano incavolati neri, oltre che spremuti come olive.

Per quanto tempo gli italiani avrebbero accettato questi soprusi? Fino a quando avrebbero sopportato il giogo starniero, che imponeva loro pesanti tributi? E fino a quando avrebbero subito senza ribellarsi al nuovo prepotente pontefice?



STRAGE DI VIAREGGIO

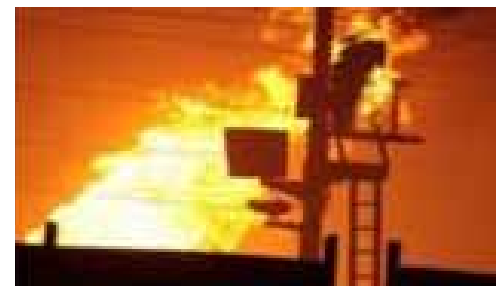
PUBBLICATA RELAZIONE ORGANISMO INVESTIGATIVO

Una relazione tardiva e incompleta, appiattita sulle indagini penali. Il rischio è che risulti inefficace per il miglioramento degli standard di sicurezza.



È stata pubblicata la relazione ministeriale sul disastro ferroviario di Viareggio, redatta dall'Organismo investigativo diretto da Marco Pittaluga, a sinistra nella foto, assieme a Eugenio Martino, funzionario dello stesso Ufficio. La Commissione, composta da Franco Branciamore, Presidente, Lorenzo Loreto e Roberto Lucani, ha realizzato solo una parte del lavoro, quella

relativa all'asse spezzato, considerata la causa madre dell'incidente, tralasciando la più spinosa questione dell'oggetto che ha causato lo squarcio alla cisterna da cui è poi fuoriuscito il Gpl, (rotaia a zampa di lepre o picchetto infisso ai margini del binario) che è il tema di uno durissimo scontro in Tribunale tra le parti, per l'eventuale responsabilità dei vertici Fs. Il 23 febbraio scorso una delegazione della nostra redazione era stata ricevuta presso il Ministero dei trasporti per fornire, così come previsto dalle norme, in qualità di soggetti interessati, le nostre osservazioni sul progetto di relazione. Siamo convinti che il lavoro dell'Organismo risenta di una sorta di condizionamento burocratico e che le lacune tecniche da noi rilevate persistono: in particolare l'assenza di 'raccomandazioni' specifiche, definizioni dettagliate e proposte circostanziate, rendono il documento scarsamente efficace ai fini dell'adeguamento dei protocolli e delle normative comunitarie e nazionali. Per questo la battaglia per una maggiore sicurezza del trasporto su ferrovia delle merci pericolose continua senza sosta.



Il testo delle nostre osservazioni e la relazione integrale sono disponibili sul sito, www.inmarcia.it

LOMBARDIA: 730 GRATUITO PER TUTTI GLI ABBONATI

Anche quest'anno tutti gli abbonati della Lombardia potranno usufruire gratuitamente del servizio del 730, presso la sede di Milano (Stazione Centrale lato binario 21, scala E, 3° piano). Per ulteriori informazioni rivolgersi ai referenti d'impianto. Per le prenotazioni chiamare il numero 392-0024074



Segui tutti i mesi il videogiornale dei Ferrovieri. Anche sul nostro sito www.inmarcia.it nella sezione "Ferrovieri 2.0"

ANNO 2012
ABBONAMENTO
ORDINARIO 15€

Per i nuovi abbonati
Promo con agende 2012 e 2013

ABBONATO SOSTENITORE

con almeno 5€ in più, riceverai una pubblicazione a scelta o il DVD del film "Quando Combattono gli Elefanti"

Chi volesse rinnovare od abbonarsi per la prima volta può farlo contattando i Referenti d'Impianto o tramite versamento con bollettino postale intestato a:

"Associazione In Marcia" - AIM
C/C postale n. 99862666

oppure con bonifico bancario,
COD. IBAN -

IT 90 W 07601 02800 000099862666

Nella causale va indicato: "Rinnovo 2012", "Nuovo abbonato 2012" e l'eventuale scelta per i sostenitori (libro, DVD, etc.)

I NOSTRI SERVIZI GRATUITI

Assistenza anziani e invalidi
II° e ultimo Mercoledì del mese
ore 17,00-19,00

Caf (730 - Unico - IMU - ISEE ecc.)

Elettrosmog
Martedì ore 9,00-12,00

Consulenza pensioni
Mercoledì 9,30 - 12,30

Consulenza medica
Martedì pomeriggio (per appuntam.)

Consulenza legale

Tutti i giovedì dalle 15,00 alle 16,00
(nel mese di luglio 11,30 - 12,30)

Consulenza consumatori
Lunedì 16,30 - 18,00

Consulenza affitti e prima casa
Unione Inquilini - Lunedì 16,30 - 18

Per contattarci Tel. 055.486838 - Fax 055.4625985
Mail: redazione@ancorainmarcia.it / inmarcia@tiscalinet.it
Sito Internet: www.inmarcia.it

Domanda
Gent.mi, sono a porvi due domande se possibile:

1) Sono un Operatore Specializzato della Circolazione (Trenitalia Cargo) e a dicembre 2010 ho conseguito l'abilitazione alla guida del loc. 146 (patente D), sul foglio consegnatomi in attesa della patente vi è scritto Famiglia Professionale "Tecnico di Man. e Condotta" e Profilo Contrattuale "Livello E"!!! Vi è stato un errore o mi spetta il passaggio di livello?

2) Sono obbligato a frequentare il corso di verifica per Tecnico Polifunzionale o vi posso rinunciare?

Contatto voi che avete più ampie vedute che a livello locale.

Grazie dell'attenzione

Tartara Stefano

Risposta

Da una prima analisi del tuo quesito possiamo dire quanto segue:

L'operatore specializzato della circolazione ha il livello F per rivendicare il livello superiore cioè E "Tec. Man. Cond." non è importante tanto l'aver conseguito la patente D per la guida del Loc 146, quanto l'aver maturato almeno 90 presenze o lavorato su posto vacante del livello superiore.

Se sussistono queste condizioni ed il livello non è stato riconosciuto, esistono i presupposti per adire alle vie legali per il riconoscimento definitivo del livello superiore, perché da come si legge il vizio è impugnabile ed esistono margini per il riconoscimento definitivo.

Tu però hai scritto di essere già livello E, è esatto? Se così fosse, il livello corrisponderebbe con il tuo attuale profilo.

Per quanto riguarda il secondo quesito, in generale per obblighi contrattuali la frequentazione del corso e l'abilitazione sono obbligatori.

Ci sono state eccezioni, come quella del rifiuto dei macchinisti all'abilitazione al VACMA, ma lì entravano in gioco motivazioni come norme di sicurezza e le conseguenze penali, che a prima vista non ci sembrano rientrare nel caso che ci esponi.

Restando a disposizione per ulteriori chiarimenti, ti salutiamo cordialmente.

Domanda

Siamo veramente alla frutta. A Roma t.ni non possiamo [i ferrovieri ndr] più entrare nella sala d'attesa. A quanto sembra nemmeno i soli possessori di clc.

Nei pochi tempi di sosta che sono rimasti dove dobbiamo andare? Sapete se è così in tutta Italia?

Come ci dobbiamo comportare?

Ciao e grazie

CT. Ettore Serpico, IA Chiusi

Risposta

E' l'ennesimo paradosso di un'azienda che estremizza il concetto di immagine fino ad arrivare a scelte insensate e discriminatorie. Al momento ci risulta che la cosa avvenga solo a Roma Ter-

mini. Nel frattempo qualche O.S. ha sollevato il problema, richiedendo alla società il ritiro di questa incomprensibile indicazione. Vedremo.

Domanda

Spett. redazione, volevo porvi il seg. quesito: sono stati dati n°2 giorni di sospensione, esiste ancora la possibilità di sceglierli?

Se si desidererei avere le circolari o gli art. del CCNL di riferimento. Grazie per il Vs. supporto.

Macch. Diego Sorato, Padova

Risposta

Purtroppo riteniamo che ci sia un vuoto normativo. Solo adesso sta emergendo il problema, fino a poco tempo fa vigeva la prassi a cui fai riferimento. Più recentemente la società cerca di fare la furba; l'unica cosa certa è che non devono essere fatti scontare in coincidenza di riposi o intervalli. Non resta che provare a trovare una soluzione condivisa.

PEIF 3.11 di C. Ballerini (FI)

SCMT: NUOVE LIMITAZIONI

Il 15/02/2012, a seguito di vari decreti ANSF, è entrata in vigore la PEIF 3.11. La suscritta impone il rispetto della velocità massima di 30 km/h ogni qualvolta venga a mancare l'SCMT/SSC, senza che vi sia un guasto. Alcuni dei casi più comuni sono la partenza dalle stazioni di origine, oppure la necessità di disinserire l'apparecchiatura, ad esempio in linea, a seguito dell'apertura del coltello delle batterie. In tali casi, finché la gemma dell'SCMT/SSC non si riattiva è obbligatorio il rispetto dei 30 km/h massimi, senza l'obbligo dell'inserimento del vigilante, a prescindere dal tipo di equipaggio di macchina.

Questo può significare che in linee in blocco elettrico manuale, elettrico conta assi, elettrico automatico con segnalamento non concatenato (es DD Firenze Roma), i treni debbano percorrere anche una decina di chilometri raggiungendo al massimo 30 km/h, con notevoli perditempo e stress a carico dell'equipaggio di macchina.

Il paradosso di questa norma è che in caso di guasto dell'apparecchiatura non valgono queste nuove limitazioni, ma rimangono solo gli attuali obblighi, ovvero il rispetto dei 100 km/h se muniti di ripetizione segnali (e pedale...), senza che vi sia l'obbligo di presenza di un secondo agente; e dei 50 km/h in caso di esclusione totale dell'apparecchiatura, o di assenza/guasto anche della ripetizione segnali. In quest'ultimo caso la discriminante la fa' il pedale: pedale sì? Andiamo a termine corsa. Pedale no? Altro agente abilitato ai segnali e arrivo a termine corsa.

Questa PEIF tratta anche la casistica di guasto alla locomotiva, o vettura pilota che sia, che renda necessario spingere il treno o col banco dietro della locomotiva o con la locomotiva stessa per treni navetta quando la macchina si trova in coda, e che tale guasto impedisca di tenere l'apparecchiatura accesa nel banco anteriore senso marcia. In tal caso è obbligatorio accendere l'apparecchiatura nel banco posteriore (lo era già ora coll'apposito dato treno relativo all'ubicazione locomotiva) ed inserire "manovra" in modo tale da creare il controllo dei 30 km/h.

Sempre a riguardo dei dati treno rimane l'obbligo di inserire alla voce equipaggio, "1 agente", che effettua dei controlli più restrittivi che del dato 2 agenti (ma non controlla i nuovi 30 km/h), in attesa che vengano aggiornati i programmi dell'apparecchiatura con queste nuove restrizioni.



Milano

Da giorni ormai i ferrovieri di Trenord, in gran parte giovani, presidiano sotto gli uffici dove si svolgono le trattative del contratto. Pubblichiamo uno stralcio della loro lettera aperta.

(...) Siamo il gruppo di lavoratori che da ormai una settimana si riunisce in Via Taramelli 24 a Milano, sede dove Voi state trattando il nostro futuro. (...) Siamo coscienti di attraversare un periodo di cambiamento; ed è forte la necessità di armonizzare le due realtà che sono confluite in Trenord.

(...) L'atipicità del nostro lavoro richiede già oggi sacrifici e rinunce alle quali fin ora abbiamo sempre professionalmente risposto, e che purtroppo non per nostro volere hanno ricadute sulla nostra salute e sulla nostra vita sociale. Vi chiediamo di tenerne conto.

(...) perché un accordo come quello del 17 giugno 2011, al quale le parti avevano dimostrato favore e nel quale vi era per l'azienda un notevole recupero di produttività si sia perso; non capiamo come mai quell'accordo non possa essere un ottimo punto di convergenza, sia per l'Azienda, sia per le parti sindacali. O quanto meno perché non venga valutato positivamente al fine di far ripartire la contrattazione da quell'accordo, già penalizzante per i lavoratori di entrambi gli ex rami confluenti.

La nostra necessità di riunirci all'esterno del palazzo H di via Taramelli nasce perché dai tavoli non vengono date informazioni chiare, ma non è certo nostra intenzione incutere timore o alcun tipo di paura, anzi, siamo lavoratori che investono tempo libero cercando informazioni in un periodo così incerto per migliorare il nostro futuro.

Noi troviamo che le ultime indiscrezioni trapelate, siano insostenibili da un punto di vista lavorativo ed umano, troppo peggiorative rispetto alle due realtà attuali, composte tutt'oggi da turni a volte massacranti, pertanto chiediamo di far ricominciare una sana trattativa sindacale, che prescindendo dalle posizioni di parte di ognuno di voi; vi chiediamo di confrontarVi con noi, restare cinque minuti tra noi lavoratori, e magari di indire una riunione tra le parti.

E' un decennio almeno che manca dialogo tra lavoratori, sindacati e Azienda. Il contesto socio-economico attuale impone uno sforzo di maturità che noi lavoratori siamo pronti a fare e che a nostro parere facciamo già giorno dopo giorno; questo

sicuramente non può gravare a discapito delle nostre famiglie e relazioni sociali, o per lo meno non più di quanto già questo gravi.

(...) Sicuri di una vostra comprensione, porgiamo i nostri

Savona - Riceviamo e pubblichiamo

In questo grave momento politico vorrei esprimere un mio pensiero che spero possa essere raccolto e diffuso anche grazie a questa preziosa rivista. Il governo Monti ogni giorno prende un provvedimento che ci colpisce come ferrovieri e come lavoratori, troppo spesso sento la reazione comune "basta non vado più a votare", sbagliato, scientificamente sbagliato, Piccolo esempio, solo 5 elettori su 10 aventi diritto esprimono la loro preferenza e di questi 2 scelgono il PD, grande successo il 40% delle preferenze dimostra che il Pd sta dalla parte giusta; tutti i 10 votano e 3 scelgono il PD, contento per il 50% di voti ottenuti in più, no, disperati, solo il 30% di voti ottenuti: Quindi già dal prossimo appuntamento elettorale richiamoci in massa alle urne, e impegnoci per portare quanti più elettori possibile e che si scelga altro da PD PDL UDC FLI API per tornare a sperare nella restituzione di qualche diritto. Grazie per l'attenzione

Casalini Maurizio ITR SV



saluti ed i migliori auguri per un lavoro contrattuale proficuo che giovi a tutti.

Milano 04 aprile 2012, I Lavoratori di Trenord



Treviso

I neopensionati Basso Renato, Berto Gastone, Binotto Ferdinando, Bonesso Luigi, De Gobbi Claudio, Favaretto Vitto, Pasqualotto Fabio salutano così i colleghi:

Diciamo addio

a tutti i turni; a tutte le alzatacce prima delle nove del mattino; a tutte le dormite in dormitori; a tutte le mense, panini, tramezzini, pizzette; a tutte le liti a qualunque titolo per motivi di lavoro; a divise, cappelli e cartellini, prefazione e fascicoli orari con relativi noiosi aggiornamenti; insomma, a tutte le cazzate infinite che abbiamo deciso di lasciare a voi per sostituirle con amenità, relax e dolce far niente.

Siete tutti invitati il giorno 14-4-2012 presso la sede ACTT per una favolosa orgia enogastronomica, a perenne memoria di questa nostra felicità che, vi auguriamo, possa essere anche vostra al più presto.

Ancora in Marcia risponde al saluto dei pensionandi unendosi agli auguri.

Colpisce nel vostro messaggio la sofferenza espressa per le condizioni di lavoro, peraltro ben note.

Confidiamo nell'impegno dei giovani, cui lasciate il testimone, per rinnovare e migliorare tutto questo.



L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)



Maestro, come va oggi?

si SOPRAVVIVE! per fortuna tra poco me ne andrò...





Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

Con la "Cesare Pozzo"

LA FESTA NAZIONALE DEI FERROVIERI

il 4 e 5 GIUGNO a PISTOIA

Programma indicativo

LUNEDÌ 4 GIUGNO

- RITROVO ORE 14.00 A PISTOIA
- VISITA AL MUSEO FERROVIARIO E FERMODELLISMO
- PRESENTAZIONE LIBRO SULLA STORIA DELLA MUTUA SOCCORSO DEL PROF. STEFANO MAGGI
- CONSEGNA DIPLOMI DI RICONOSCENZA AI RAPPRESENTANTI DELLA MUTUA "CESARE POZZO"
- ORE 19.22 PARTENZA CON TRENO PER SAN MOMMÈ
- CENA AL RISTORANTE "ARCOBALENO"
- SPETTACOLO TEATRALE "I MUSI NERI"
- PERNOTTAMENTO

MARTEDÌ 5 GIUGNO

- ORE 7.40 PARTENZA IN TRENO PER FIRENZE
- ORE 9.40 PARTENZA CON TRENO A VAPORE PER PISTOIA CON DISFIDA CON MOTO E AUTO D'EPOCA
- MUSICA IN TRENO ED ARRIVO A PISTOIA ACCOLTI DALLA BANDA MUSICALE
- ORE 11.00 PREMIAZIONE CONCORSI E RICONOSCIMENTI
- ORE 13.00 GRAN PRANZO CON PIATTI TIPICI AUTOGESTITO DA ESPERTI MUSI NERI
- CONSEGNI DIPLOMI AI NEOPENSIONATI E BOTTIGLIE RICORDO A TUTTI
- MUSICHE DEL MACCHINISTA SIBANI

CONCORSI: LETTERARI, DI POESIA E FOTOGRAFICO

Spesa:

- per partecipazione ai 2 giorni 4/5 giugno (cena 1° gg, pernottamento, pranzo 2° gg + treno a vapore) - 50€
- partecipazione giorno 5 giugno (Pranzo e treno a Vapore) - 25€.

TELEFONATE IN SEDE PER PRENOTARE