

ANNO XXVI - N. 2 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

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 Augustus Castrucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze, Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - 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. 96772218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.



Dante De Angelis



Il Ministro del Lavoro Damiano e il Sindaco di Napoli Iervolino leggono "Ancora IN MARCIA"



Con le nostre bare in cartone, eravamo a Napoli per ricordare i nomi dei colleghi deceduti, la data e i luoghi degli incidenti



SICUREZZA, SICUREZZA ...

e spunta l'agente solo

Siamo presenti al convegno di Napoli del 25 e 26 gennaio. Le nostre 54 bare, in ricordo dei colleghi, prendono il giusto spazio in una platea qualificata. Al palco si alternano personalità e le massime cariche dello stato. Tutti invocano sicurezza, ma i fatti che registriamo in questi giorni sono di segno opposto.

Il mondo politico è immerso nella più classica delle ipocrisie, inneggia alla sicurezza come valore assoluto che non può piegarsi ai costi, organizza convegni con roboanti proclami, raccoglie consensi ed applausi, ma alla fine accade l'opposto.

I tagli al personale ipotizzati in FS sono confermati da De Piccoli, viceministro ai Trasporti.

Stavolta non si tratta di astratti proclami. In ferrovia è iniziato l'attacco in grande stile: un attacco contro i macchinisti.

Moretti ha studiato le sue mosse. Prima annuncia esuberanti per diecimila ferrovieri in tre anni, poi aspetta la "reazione" sindacale, infine "tranquillizza" tutti e afferma che esiste solo il problema dei macchinisti; anzi, si spinge addirittura ad ipotizzare un incremento numerico dei ferrovieri (sic.). Come dire mandiamo a casa i macchinisti, ma assumeremo altri ferrovieri dove servono.

Il messaggio che parte da Moretti è calcolato nei tempi e nei modi per far breccia nell'opinione pubblica e per isolare i macchinisti dagli altri ferrovieri (a loro

incidenti e di qualità del lavoro; esalta l'efficacia delle tecnologie, ma glissa sul fatto che, in realtà, non bastano a sostituire il secondo macchinista.

Infatti, il controllo della marcia del treno non garantisce coperture assolute e pone altri problemi quali il soccorso al macchinista, gli interventi in linea ed in galleria per inconvenienti vari (svii, incendi, guasti, ecc.). La volontà di perseguire l'agente solo assume i connotati di una crociata, di una scelta tanto ideologica quanto irresponsabile.

Mentre la liberalizzazione delle ferrovie nazionali registra gli stop del Consiglio Europeo, in Italia si "apre" alla concorrenza che porterà la nostra rete ad essere invasa dalle compagnie straniere senza alcuna reciprocità.

Come macchinisti, anche abituati a viaggiare con un capotreno al fianco, siamo perfettamente consapevoli del pesantissimo aggravamento che subirebbe il nostro lavoro in termini di sicurezza, di qualità del lavoro e di rapporti sociali. Non sappiamo se i colleghi ferrovieri comprenderanno la strategia dei due tempi e di divisione dei lavoratori pensata da Moretti, ma noi, come macchinisti, non dobbiamo cadere nella propaganda di questi giorni e dobbiamo fare uno sforzo per l'unità e la coesione, mettendo in campo tutte le nostre capacità e le nostre intelligenze, per sopperire all'assenza sindacale e per respingere ancora una volta l'attacco al doppio agente.

Difendiamo la nostra sicurezza, la nostra salute e la nostra dignità.

La redazione



penserà dopo).

Da settimane, in ogni occasione, le parole affiancate al futuro miglioramento dei conti sono state tecnologie ed equipaggio treno.

Moretti sottolinea costantemente che in molti paesi europei hanno adottato da tempo il macchinista solo, ma "dimentica" di menzionarne gli effetti in termini di vite umane, di



AGENTE SOLO IL CERCHIO SI STRINGE!

MACCHINISTI

Da oltre 50 anni le FS vogliono farci guidare i treni da soli così come fece Benito Mussolini nel 1939. Non ci sono mai riusciti perché siamo sempre stati capaci di respingere i tentativi che ora, con l'acquiescenza dei sindacati e la divisione esistente nella categoria, vengono di nuovo portati avanti con forza e determinazione dall'A.D. Moretti che da sempre ha puntato su questo risultato.

Egli in questi giorni ha dichiarato gaudente alla stampa "CHE SONO IN CORSO TRATTATIVE SINDACALI" per togliere questa "ANOMALIA EUROPEA" presentandoci di fatto come parassiti e affossatori del bilancio delle FS "COSTRETTE A PAGARE DUE VOLTE GLI STIPENDI CHE PAGANO GERMANIA E FRANCIA".

L'anomalo invece è proprio lui che chiede "carta bianca" per nuove liberalizzazioni scarsamente applicate dalle altre ferrovie ed ora anche respinte dal voto della commissione europea.

Come anomale sono "le sue" ferrovie che hanno raddoppiato i ben pagati dirigenti, dimezzato i ferrovieri, triplicato il deficit del bilancio e ora costrette a chiedere altri 5 miliardi di euro allo Stato.

Questa realtà e queste ignobili dichiarazioni, sono per noi ferrovieri e macchinisti, rese ancora più amare dall'assoluto silenzio sindacale, dalla passività di un "governo di centrosinistra" e di un ministro che si dice essere "comunista", ma che firma documenti che ci riportano al periodo fascista.

MACCHINISTI BISOGNA UNIRCI E REAGIRE!

Assieme abbiamo lottato contro il VACMA, per una ferrovia più efficiente e sicura e per la riassunzione dei 5 licenziati, assieme ancora dobbiamo lottare per questa decisiva battaglia di civiltà, per respingere "l'agente solo" che renderebbe peggiore e più insicuro il nostro lavoro e la qualità della nostra vita.

La redazione di In Marcia

TUTTI A ROMA

- contro gli esuberanti e l'agente solo
- contro le liberalizzazioni • per una ferrovia efficiente e sicura

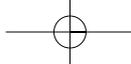
il 13 marzo ore 10 - 16
(sala del Sacro cuore - davanti stazione Termini)

Saranno presenti:

- delegazioni di sindacati europei • esperti di trasporti
- associazioni di utenti • parlamentari di tutti i partiti

Saranno invitati tutti i sindacati

NON MANCATE A QUESTO APPUNTAMENTO



DAI PEDALI “COMICI” ...

Ricordate cosa dicevano del Vacma? Veniva presentato come il “sistema di controllo della presenza e della vigilanza” che garantiva sicurezza e permetteva l’introduzione dell’agente solo. Con tecniche, argomenti e “complicità” diverse, questo teatrino va avanti da sempre. Vi evidenziamo alcuni significativi passaggi su quest’ultima vicenda.

NOI LO SAPEVAMO ...

Nonostante noi macchinisti sapessimo perfettamente che il Vacma era una clamorosa bufala, tutto il mondo che ci stava intorno (azienda, sindacati, ufficio di vigilanza del Ministero) sostenevano il contrario con l’autorevolezza dei loro rispettivi ruoli. Alle nostre obiezioni opponevano “l’Europa”, dimenticando che il sistema risaliva agli anni trenta e che la sua effettiva utilità era sconfessata unanimemente dall’intera comunità scientifica.

ANCHE GLI ASSESSOR

Lo stesso documento degli assessor di nomina congiunta, prodotto dagli esperti a seguito della sperimentazione di Fiumicino dell’estate scorsa, smentisce che il sistema controlli la vigilanza del macchinista. Nella nota 1 di pagina 2 della relazione si legge: *“... senza entrare nel merito ... dei vocaboli usati, gli Assessor hanno deciso di definire il vigilante “rilevatore della presenza attiva””*. A pag 7 della medesima relazione gli Assessor tornano sull’argomento: *“... il dispositivo appare più come un sistema atto a rilevare la presenza operativa*

DISGIUNZIONE “UOMO MORTO”

Aspettiamo dal 19 aprile 2005. Adesso basta.

In una altalena di accordi e retromarcie, di conferme e smentite sono oramai trascorsi due anni. *“Finiremo di disgiungere a marzo 2007... no, a luglio ... no a fine 2007”*. E siamo solo a febbraio. Insomma, non dobbiamo farci prendere in giro; dobbiamo rigettare “il cessato allarme” che suonano dappertutto e continuare coi rifiuti.

E’ bene chiarire che il risultato colto dipende quasi esclusivamente dalle nostre iniziative e determinazione.

La storiella del “padrone buono” che ci ha voluto bene, è davvero l’ennesima sciocchezza di chi ha disertato la battaglia sin dal primo momento e vuol negare l’evidenza per salvare la faccia.

Le FS erano accerchiate da prescrizioni USL; erano state condannate dalla magistratura per condotta antisindacale (art. 28 Firenze), non avevano alcun documento scientifico utile a sostenere la loro tesi ed anche la relazione degli assessor smontava in radice tutta la loro incastellatura, affermando che il vigilante non controlla lo stato di vigilanza del macchinista.

Dare attuazione all’Uomo morto modificato secondo le indicazioni del documento degli assessor avrebbe significato per FS spendere una montagna di soldi nella revisione dell’ergonomia della cabina di guida (poltroncina, distanze, reiterazione, ecc) senza ottenere il risultato sperato, cioè la possibilità di utilizzare l’agente solo col pedale.

Dando seguito alla disgiunzione hanno evitato altri conflitti e hanno risparmiato un mucchio di soldi. Serve uno scienziato per capire?

piuttosto che la vigilanza”, ed ancora “... Appare opportuno, al fine di evitare fraintendimenti o false assicurazioni, che il dispositivo venga

denominato in altro modo...”.

I TRUCCHI DI FS

Alla luce di tali affermazioni, con una stupefacente pervicacia e con una tecnica assai simile al gioco delle tre carte, la società, con lettera del 23/6/2006, nel comunicare l’inversione funzionale del pedale e gli altri interventi, scrive al coordinamento delle USL : *“... si è di recente conclusa la sperimentazione ... con un software appositamente modificato per inibire il controllo della presenza e lasciando attivo solo il controllo della vigilanza ...”*.

Insomma, è necessario affermare che il sistema controlla la vigilanza, non importa se non è così: le definizioni hanno il preciso scopo di costruire una immagine rassicurante. La verità non aiuta, quindi ...

UNIONE EUROPEA:

NON PASSA LIBERALIZZAZIONE FERROVIE NAZIONALI

La liberalizzazione del servizio nazionale passeggeri nei paesi dell’Unione europea **non supera** l’esame del Parlamento europeo. E’ mancata la maggioranza qualificata per estendere alle ferrovie quanto è già avvenuto per il trasporto aereo, marittimo e su strada. Ad opporsi sono soprattutto i francesi (governo di destra). La fuga in avanti dell’Italia, a fronte delle resistenze di molti paesi e delle devastanti esperienze vissute in altri, diviene sempre più incomprensibile. Egualmente incomprensibile la posizione del sindacato italiano che, al contrario di buona parte del fronte sindacale europeo, non contesta le liberalizzazioni dei servizi, ma chiede regole a tutela del lavoro; regole che però non si comprende come fare applicare e rispettare in un sistema liberalizzato ed internazionale. Nel frattempo, l’Estonia, portata ad esempio dai liberisti per la privatizzazione attuata, cambia le proprie ferrovie.



.. AI SISTEMI “MAGICI”?

E' sempre la stessa storia: per legittimare l'utilizzo dell'agente solo si attribuiscono alle tecnologie introdotte capacità magiche, cioè livelli di sicurezza superiori a quelli effettivamente forniti. E' anche il caso del Controllo Marcia Treno. Il sistema di funzionamento è del tutto simile alla ripetizione discontinua abbandonata 30 anni fa. Infatti, la curva di velocità massima è costruita sulla base dell'informazione acquisita sull'ultima boa, ma da quel momento il sistema è “cieco”, sino alla boa successiva. Ci vuole un bel coraggio ad affermare con tanta sicurezza che è più sicuro della Ripetizione Segnali, specie se si considera che, da un lato, il controllo di velocità dell'RS è stato parzialmente smantellato (ragioni analoghe al verde-verde poi imposto dall'SCMT) e, dall'altro, che il sistema delle “correnti codificate” poteva tranquillamente essere integrato per fissare i limiti di velocità massima della linea.

IL CONTROLLO DISCONTINUO E' INSIURO

Se lo dicessimo solo noi si potrebbe confutarla come tesi interessata, ma queste affermazioni provengono dalle stesse ferrovie, in tempi non sospetti e ci fanno capire come certi ragionamenti sono invece di circostanza; ci fanno capire perché, oggi vengono valorizzate certe tecnologie: devono legittimare l'agente solo.

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE

RIPETIZIONE DISCONTINUA
DEI SEGNALI IN MACCHINA

1969

Il sistema ha il pregio di non richiedere impegnative e complesse attrezzature di linea e di prestarsi alla rivelazione anche di particolari situazioni locali temporanee (cantieri di lavoro, rallentamenti ecc.).

Peraltro, poiché la discontinuità dell'informazione rappresenta per sua natura un elemento di minor sicurezza, si conviene che il sistema non deve sostituirsi alla visione diretta del segnale da parte dell'agente di guida, ma deve piuttosto considerarsi un ausilio.

EVITIAMO EQUIVOCI

Il sistema di controllo marcia treno è comunque utile. E' tuttavia necessario spiegare che la decantata efficacia, in realtà ha parecchi limiti, sia per come è concepito il sistema (segnale discontinuo), che per le carenze dei punti informativi.

Nello svio di Panicale (vedi articolo sotto) l'SCMT pare che non sia intervenuto per la mancanza del punto informativo sul binario deviato. Pare che in questi casi l'SCMT si “appoggia” all'RS che, in AC, limita la velocità max a 60 Km/h.

Una velocità adeguata ... per precipitare in mezzo ai campi.

Claudio Grimaldi

PANICALE: c'era l'SCMT

30 gennaio 2007, linea Chiusi-Firenze, Posto Movimento Panicale. Il diretto 2306 viene ricevuto in binario deviato. Il treno è condotto ad agente unico. La semipilota è dotata del moderno sistema SCMT (pedale attivo). Il treno imbocca gli scambi a 60, arriva in fondo al binario e “buca” il segnale di partenza. Spazza via il tronchino e deraglia. Per fortuna il macchinista aveva rallentato, perché l'SCMT gli permetteva i 60 km/h senza intervento alcuno. E' andata bene, ma poteva finire male. E c'era l'S.C.M.T.

DISASTRO DI CHIASSO:

Prosciolti i 5 dirigenti imputati, ma la Procura Generale di Milano impugna il giudizio in Cassazione

La Procura Generale presso la Corte d'appello di Milano ha impugnato davanti alla Corte di Cassazione il proscioglimento dei cinque dirigenti di Trenitalia ritenuti responsabili del deragliamento del convoglio ferroviario che, il 21 febbraio 2002, costò la vita ai colleghi Carmine Senatore e Salvatore Fortunato.

Il sostituto procuratore generale, Salvatore Sinagra - che nel 2003 aveva avocato a sé l'indagine del PM comasco Simone Pizzotti per una asserita inerzia dell'ufficio - ha deciso di ricorrere davanti ai giudici di legittimità contro la sentenza di “non luogo a procedere” emessa dalla V Sezione nell'ottobre del 2005 - decisione che peraltro replicava quella assunta dal Gup di Como, Valeria Costi, l'anno precedente.

Gli imputati prosciolti, Giancarlo Laguzzi, Michele Mario Elia, Mario Giannarella, Antonio Laganà e Antonino Cicirello, dirigenti di cargo, di RFI e di Direzione Sicurezza, secondo il PM sarebbero comunque colpevoli di non avere predisposto, ciascuno secondo le proprie posizioni di responsabilità aziendali, le misure di sicurezza previste dalla legge sia sul convoglio deragliato (che mancava del sistema di ripetizione del segnale, meccanismo che blocca il locomotore nel caso in cui il macchinista non abbia ottemperato a una segnalazione) sia lungo la tratta internazionale tra Milano e Chiasso.



Bagnoli 25 e 26 gennaio 2007: *Seconda Conferenza Nazionale sulla Sicurezza del Lavoro*

MORTI SUL LAVORO: MOLTA RETORICA E QUALCHE SPERANZA

DALL'INIZIO DELL'ANNO GIA' 85 VITTIME

E' stato un appuntamento istituzionale al quale hanno partecipato le massime cariche dello Stato. Organizzato dal Governo, presso l'auditorium della "Città della Scienza" di Bagnoli, ha rappresentato un momento importante del dibattito in corso sul tragico fenomeno delle morti sul lavoro. L'iniziativa, dedicata a Giovanna Curcio di 16 anni e Annamaria Mercadante di 46 anni, le due operaie morte nell'incendio della fabbrica di materassi il 5 luglio scorso, è stata l'occasione per un confronto politico di alto livello sulle carenze dei sistemi di tutela della salute dei lavoratori. Il solenne intervento del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, ha caratterizzato l'iniziativa: egli ha sottolineato con forza il ruolo e la centralità del lavoro nel nostro Paese restituendo



Il Ministro Damiano ed altre autorità stringono la mano a Dante che è appena sceso dal palco

valore, dignità e attualità all'art. 1 della Costituzione. Alla vigilia avevamo criticato aspramente quella che sembrava essere esclusivamente una passerella per le autorità; mancava nel programma la partecipazione diretta dei lavoratori, degli operatori della prevenzione e della magistratura. La caparbieta dei ferrovieri e dei macchinisti in particolare ha prodotto un risultato clamoroso a favore di tutti i lavoratori italiani. Dopo una sorta di braccio di ferro psicologico con gli organizzatori e grazie al forte impatto emotivo suscitato dalle centinaia di morti sul lavoro che simbolicamente

abbiamo portato in sala, sia con le 54 bare con i nomi dei macchinisti, sia con le decine di cartelloni listati a lutto con i nomi delle centinaia di altri lavoratori morti nel 2006, un nostro RLS (Dante De Angelis) è stato invitato ad intervenire, fuori programma, per dare voce a tutte le vittime del lavoro e presentare proposte concrete ed efficaci al Governo. Un riconoscimento ed una legittimazione ufficiale per i lavoratori, ed i RLS che consentirà loro una partecipazione attiva nell'iter della legge. Tra gli interventi di rilievo quelli dei Presidenti del Consiglio, Romano Prodi e della Camera,

Fausto Bertinotti, del Ministro del Lavoro Cesare Damiano, della Salute, Livia Turco e di Antonio Bassolino, Presidente della Regione Campania. Un'obiettivo raggiunto dalla Conferenza è il messaggio lanciato all'opinione pubblica sulla centralità del lavoro quale "fondamento" della Repubblica. Forse, è l'inversione di una tendenza culturale e politica oggi dominante che privilegia altri valori, quali la flessibilità, la competitività e il profitto, antepoendoli alla salute ed alla incolumità delle persone.

IN SALA CALA IL GELO

Cala il gelo tra i duemila partecipanti quando entriamo in sala con le 54 bare. Seguono i cartelli listati a lutto con i nomi e i cognomi delle centinaia di altri lavoratori vittime della "morte bianca": "25 anni, precipitato, 35 anni, schiacciato, 51 anni, precipitato, 18 anni carbonizzato, 27 anni, precipitato, 55 anni, soffocato, 42 anni folgorato," e poi ancora: "precipitato, schiacciato, investito, annegato, soffocato, precipitato". E così per centinaia e centinaia di volte. Li deponiamo con cura sulle poltrone fino ad occupare un settore intero, ad occupare quel posto che la vita gli ha negato.





Bagnoli, 25 e 26 gennaio 2007: *Seconda Conferenza Nazionale sulla Sicurezza del Lavoro*

DA NAPOLI UN IMPULSO AL TESTO UNICO

Macchinisti e ferrovieri danno voce a tutti i lavoratori italiani contro le morti bianche

CHE COS'E' IL TESTO UNICO SULLA SICUREZZA

E' la legge che dovrebbe riordinare in un solo provvedimento tutte le norme - e sono centinaia - che trattano la materia. Il Governo ha presentato al Parlamento una proposta di legge-delega che, una volta approvata consentirà al Governo stesso di adottare uno o più Decreti Legislativi nel rispetto degli indirizzi, dei criteri e dei tempi contenuti nella medesima legge. Ovviamente non si tratterà di una semplice compilazione ma vi sarà un forte scontro di interessi contrapposti tra imprese e lavoratori. Sindacati, regioni, forze politiche, esperti e RLS devono fare un grande sforzo. Ad ogni piccola modifica corrisponderà infatti un aumento o una diminuzione di tutele e di costi. Già il precedente Governo aveva tentato di approvare un Testo Unico, ovviamente sbilanciato a favore delle imprese; fortunatamente senza riuscirci. Stavolta speriamo vada meglio.

Sono stati due giorni fitti di interventi, la maggior parte di soggetti istituzionali, direttori, assessori, sottosegretari ad alto rischio di retorica ed ipocrisia. Pochi gli interventi veramente significativi: quelli di Napoletano, di Prodi e Bertinotti sul piano politico generale, poi il ministro Damiano che ha illustrato quanto già fatto dal Governo contro il lavoro nero (cartellino per gli edili, chiusura cantieri con operai non in regola, obbligo di assunzione preliminare). Tra gli altri, particolare menzione merita il prof. Carlo Smuraglia il quale da esperto ha affrontato tutti i nodi politici, economici e normativi



Il Prof. Carlo Smuraglia

concentrando l'attenzione sul coinvolgimento dei lavoratori e dei RLS e sull'apparato sanzionatorio preven-

dendo una sorta di interdizione amministrativa per gli imprenditori inadempienti. Per noi ha parlato Dante De Angelis che ha motivato la presenza in sala delle bare e dei cartelloni:

“Come

macchinisti e ferrovieri siamo dei privilegiati. Quando moriamo di solito facciamo anche molto clamore e andiamo a finire sulle pagine dei giornali. Per questa ragione abbiamo il dovere di rappresentare anche tutti gli altri: quelli che muoiono in silenzio, quelli che non hanno voce, quelli che non trovano spazio sui giornali. Come lavoratori chiediamo di essere ascoltati perché conosciamo meglio di chiunque i problemi della sicurezza; sarebbe paradossale, a proposito di questo decalogo, che non venisse preso in considerazione il punto di vista dei lavoratori.

I datori di lavoro sono obbligati a consultarci, anche per cambiare lo schermo di un computer. Cambiano le leggi e i lavoratori devono essere ascoltati (...) Il lungo e sentito applauso della platea e il gesto di stima del Ministro Cesare Damiano che ha voluto ringraziare personalmente De Angelis hanno sancito di fatto il riconoscimento ufficiale del ruolo dei lavoratori e dei RLS.

IL CONARLS E IL DECALOGO PER LA SICUREZZA

Il coordinamento lavoratori e rappresentanti per la sicurezza, costituitosi nei mesi scorsi, ha presentato una proposta per il miglioramento della normativa posta a tutela della salute dei lavoratori. Questi sono i punti portati all'attenzione delle autorità e dell'opinione pubblica in occasione della Conferenza di Napoli. Saranno utilizzarli come suggerimento per la definizione della legge delega e dei successivi decreti per il Testo Unico.

- 1) **PROMOZIONE DELLA CULTURA DELLA SICUREZZA;**
- 2) **NORMATIVA APPALTI;**
- 3) **QUALIFICAZIONE IMPRENDITORI E DIRIGENTI;**
- 4) **APPARATO SANZIONATORIO;**
- 5) **POTENZIAMENTO CAPACITÀ ISPETTIVE ASL;**
- 6) **COORDINAMENTO ATTIVITÀ ISPETTIVE DELLE ASL;**
- 7) **LAVORO NERO E PRECARIETÀ FATTORE DI RISCHIO;**
- 8) **PREROGATIVE E TUTELE DEI RLS;**
- 9) **UN ORA ALL'ANNO PER LA SICUREZZA;**
- 10) **SEMPLIFICAZIONE PROCEDURE E CONFLITTO DI INTERESSI.**

Partecipiamo al dibattito utilizzando il sito www.conarls.it.



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"

LA SOSTANZA E' IL PRINCIPIO

I nostri avversari, ovvero la Società e tutti coloro (fiancheggiatori di vario tipo, ivi compreso purtroppo anche nostri colleghi e organizzazioni sindacali), hanno speso una parte considerevole del loro tempo a nascondere le loro sconfitte e le difficoltà spesso insormontabili che la nostra azione di opposizione provocava e provoca. Coloro i quali si dedicano in maniera costante alle iniziative di difesa del diritto e di tutela dei lavoratori e che per questo sono obbligati a mantenere una consapevolezza piena dei processi intercorsi e della storia a questi legata, possono oggi verificare in che misura si è modificato negli ultimi anni a nostro favore, la possibilità di affermare ed avere il riconoscimento dei nostri principi. Negli anni, passati nell'ambito dei collegi e dei processi giudiziari, i nostri avversari riuscivano spesso ad ottenere riconoscimento esclusivamente sulla loro autorevolezza, facendo venire meno le condizioni di pari dignità, e di conseguente rispetto dell'ordinamento democratico. Non possiamo negare che in più di una occasione ci siamo sentiti mortificati e delusi, ma mai arresi. I risultati ed il clima che si respira da qualche tempo sono forieri di grande fiducia, perché dimostrano che quello che abbiamo vissuto in negativo, non poteva essere altro che un tentativo per misurare la nostra volontà, cosa che comunque in un paese democratico non poteva reggere a lungo. Il lodo di questo mese ripropone la problematica dell'agente unico prima delle 5.00 non concordato, ma nello specifico dei soli tempi accessori, cosa che a prima vista potrebbe sembrare anche marginale, ma che invece come spesso fa la Società, produce comunque la negazione del principio e conseguentemente di tutto il sistema. Il materiale si trova in redazione.

Oggetto: contestazione disciplinare.

In relazione a quanto previsto dall'art. 7 della legge 20 maggio 1970, n° 300 e dell'art. 612 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie, Le contestiamo i fatti di seguito descritti.

Il giorno 14 febbraio 2006, Lei, dovendo effettuare il giorno successivo la 29ª giornata del turno T.E. di Firenze in cui è previsto dal TV2 l'inizio della prestazione alle ore 4,32 presso il deposito locomotive di Firenze per effettuare le operazioni accessorie al treno 6600, con M40 n° 1, avvisava il Capo Deposito del suo Impianto che il giorno 15 febbraio 2006 si sarebbe presentato in servizio alle ore 5,00 in conformità, a suo dire, del vigente CCNL..... omissis.....

Oggetto: provvedimento disciplinare.

In riferimento alla lettera di contestazione del 13 marzo 2006 a Lei notificata in data 13 marzo 2006, che qui si intende integralmente trascritta e riportata, preso atto delle giustificazioni da Lei prodotte e pervenute in data 17/03/2006, che non la scagionano dalle responsabilità individuate, Le comuniciamo di avere deciso di adottare nei Suoi confronti la sanzione disciplinare di due giorni di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione ai sensi dell'art. 55 del vigente CCNL.

Collegio di conciliazione e arbitrato

...il rappr. del datore di lavoro sottolinea la esigibilità della prestazione prevista dal turno..., la esigibilità trova sostegno nel fatto che la prestazione ancorchè collocata in fascia 0 -5, è costituita da prestazioni non di condotta (tempi accessori)...

...il rappr. del lavoratore che la prestazione è prevista ed esigibile dal datore di lavoro solamente dopo contrattazione con le OOSS... Riguardo l'ordine ribadito questi non può che intendersi riferito a regolamenti ed istruzioni ...

E' di tutta evidenza che i limiti di lavoro vengono posti a tutela della salute e della sicurezza del lavoratore (e degli utenti) ed è per tale motivo che viene stabilito contrattualmente l'obbligo di apposita contrattazione per l'estensione della durata massima della prestazione lavorativa.

E' pur vero che è tipico del rapporto di lavoro subordinato l'obbligo di obbedienza, ma tale obbligo non può essere inteso nel senso di obbedienza anche ad un ordine che pone a rischio la salute e la sicurezza del lavoratore stesso. Tale principio è stato più volte ribadito in altri lodi e sentenze (cfr Sent. N 472/05 Tribunale di Pisa) ed è proprio la violazione delle disposizioni poste a tutela della sicurezza dei lavoratori e degli utenti che rende illegittima la sanzione disciplinare posta a carico del lavoratore Panicucci.

Ciò esposto, con il voto contrario del Rappresentante del Datore di Lavoro, il Collegio emette il seguente lodo

LODO

Dichiara nullo il provvedimento disciplinare erogato da Trenitalia spa in data 30.03.06 a carico di Panicucci Andrea.

Liquida le spese del procedimento in € 400,00 più spese ed oneri fiscali ponendole a carico del Datore di Lavoro.



Le disposizioni di RFI AGENTE UNICO SU TUTTI I MEZZI? RFI DICE DI SÌ!

Come l'azienda cambia l'organizzazione del lavoro nell'indifferenza sindacale
La disposizione n° 11/2006

di Filippo Cufari

Forse in molti hanno sottovalutato la portata del contenuto della disposizione di RFI n° 11 del 3 marzo 2006 che, sostanzialmente estende anche ai cosiddetti "mezzi pesanti" la condotta ad Agente Unico (AU). In attesa di leggere la mai tanto attesa reazione sindacale, proviamo a fare un po' di storia.

In principio fu la delibera 35/2002

Già con questa delibera - che diede la stura al grande movimento dei macchinisti contro l'Uomo Morto - veniva normalizzato l'utilizzo delle locomotive E464 per questo tipo di modulo di condotta: in buona sostanza si consentiva che tali mezzi (unitamente a tutti gli altri che prevedono l'intercomunicabilità della cabina di guida col resto del treno) equipaggiati con apparecchiatura radiotelefonica ed attrezzati con Uomo Morto, potevano essere condotti da un solo agente di macchina, col capotreno che poteva allontanarsi fino alla quarta vettura (terza fase). E si leggeva, peraltro, che l'AU era consentito senza particolari distinzioni fra rotabili, a condizione che questi fossero dotati di ETCS-SCMT su linee attrezzate. Già allora si intuiva che l'aver escluso da tale novero i treni "spinti" da altra locomotiva (esempio: E646) sembrava più un tentativo di rimandare a tempi più proficui una generalizzazione dell'AU, in cui le oo.ss. sarebbero state più ragionevoli. Che il naturale sviluppo fosse quello che oggi commentiamo lo conferma una serie di prescrizioni che il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) ha emanato in seguito per marcare più nettamente i compiti del capotreno al quale

sempre più venivano affidati incombenze di carattere squisitamente commerciale a scapito di quelli di secondo agente e, quindi, di supporto all'attività di condotta. In ciò si inserisce anche la assurda contrapposizione fra categorie di lavoratori (macchinisti e capotreno) che, se non risolta in termini di rinnovata unità d'intenti, non potrà che giovare esclusivamente all'azienda.

I peana sindacali hanno compreso, in questi anni, anche il rifiuto a consentire modifiche unilaterali all'organizzazione del lavoro ed agli equipaggi, e la firma del CCNL stava a significare questo, come a dire: si cambia ma se siamo d'accordo. Che l'azienda ne approfittasse lo abbiamo capito abbastanza presto, con i turni invernali 2003 già infarciti di AU. La dura lotta con l'Uomo Morto ha visto le organizzazioni sindacali sottoscrivere almeno tre accordi farsa, mai - seppur nella loro palpabile inconsistenza - resi esigibili se non attraverso il pronunciamento del Giudice del Lavoro di Firenze (ex art. 28). Nello sforzo di apparire credibili tutti i sindacati firmatari hanno sempre ribadito che ogni atto di RFI che avesse seppur minimamente messo il naso nelle tipiche attribuzioni degli attori delle relazioni industriali (oo.ss. e azienda) non avrebbe che trovato la loro ferma opposizione, e non esitavano a ribadirlo ad ogni occasione. Invece le disposizioni che abbiamo brevemente commentato stanno a dirci della scarsa autorevolezza sindacale.

La delibera 11/2006

La discriminante presente nella 35/2002 che assoggettava il ricorso all'AU al vincolo della cabina di guida collegata



Michele Elia Amministratore delegato RFI

al resto del treno (e non solo), con la delibera 11/2006 viene a cadere, e non si parla più esclusivamente di "treni navetta".

Tutto questo è chiaramente l'anticamera dell'Agente Solo sul quale tutti i sindacati in pratica (ma solo l'OrSA ci risulta che abbia già un proprio sciagurato progetto) convergono, ognuno col proprio distinguo, giusto per marcare il territorio...

Fra poco si terranno le prime scuole d'aggiornamento professionale del 2007, ed in esse si parlerà proprio della delibera 11/2006, con annesse le modifiche da apportare all'IPCL ed alle altre istruzioni di servizio.

Che fare?

Come per ogni battaglia di civiltà, occorre pensare che nessun provvedimento, seppur derivato da atti apparentemente democratici, può essere considerato legittimo da una comunità (in questo caso, i macchinisti) che lo rifiuta. Se gli atti di RFI hanno forza di legge, e se questa legge è contro gli interessi delle persone, questa legge va cambiata (tanto per citare un evento recente: ricordate la legge salva-ladri al tempo di Mani Pulite?) con un'attività di contrasto a tutti i livelli ma soprattutto dal basso, dai lavoratori.

Perché ciò non appaia un semplice esercizio di stile, concludo con un'affermazione di Alexis De Toqueville, pensatore francese dell'800:

"Per me, quando sento la mano del potere appesantirsi sulla mia fronte, poco m'importa di sapere chi mi opprime, e non sono maggiormente disposto a infilare la testa sotto il giogo solo perché un milione di braccia me lo porge".



QUANTI DISASTRI...

di Luigi De Donno - ghigne@libero.it - Padova, 20 dicembre 2007

A seguito dell'ultimo disastro ferroviario, che ha comportato il decesso di due colleghi, con uno stato d'animo fortemente turbato per il ripetersi di tali accadimenti, ritengo doveroso comunicare le mie perplessità sulle condizioni di lavoro. E' noto che le fonti di stress diminuiscono la condizione di "vigilanza consapevole". Penso che alcune situazioni possano essere migliorate, al fine di ridurre al minimo la possibilità dell'errore umano.

Attrezzature, ambienti di lavoro...

Ci è stato insegnato che la "segnalazione di testa notturna" (fanali) non serve prettamente per "vedere", ma per "esser visti". Ma è così? In condizioni di "marcia a vista", il guidatore deve arrestare il convoglio nello spazio di visuale libera. Tutte le locomotive che ho utilizzato fino ad ora hanno fanali che rendono solo una scarsissima visibilità notturna sui binari e per uno spazio molto ridotto. Non parliamo poi di vetri sporchi, privi di scaldavetro, ecc. Inoltre, non sono previsti limiti di velocità per la guida in presenza di nebbia.

Alcune apparecchiature installate a bordo (monitor SCMT, led controllo velocità, RS, ecc.) emettono luce e, nelle ore notturne, non si riesce ad adeguare la loro intensità in modo che non diano fastidio e permettano di vedere anche all'esterno.

L'accensione del riscaldamento, infine, provoca una rapida essiccazione dell'aria con l'irritazione degli occhi e delle mucose in genere, lacrimazione, senso

di pesantezza alle palpebre.

In generale, le richieste di riparazione sui libri di bordo delle locomotive, spesso vengono trascurate, rimandate o eseguite in modo superficiale dalle OMR. I DCT in servizio sollecitano l'utilizzo di determinati locomotori con esclusioni o limitazioni per mancanza di macchine efficienti.

Impiantistica, cantieri ...

Da tempo segnaliamo inutilmente criticità, in particolare sulla visibilità della segnaletica:

mancanza delle tavole di orientamento; illuminazione eccessiva dei cantieri con fari che spesso accecano il macchinista;

segnali di avviso o inizio rallentamento sistemati dietro tabelle, pali, cespugli, ecc.

Le prescrizioni ai treni ...

Prescrizioni tecniche con limitazioni di velocità per tratti di linea e per mezzi di trazione; corposi M40 con prolisse indicazioni spesso ripetute in più fogli; notizie riguardanti il "servizio viaggia-

tori" vengono riportate ai treni merci e informazioni sulla prosecuzione della linea percorsa che non interesseranno al treno; M3 con una infinità di note che comportano attente riletture per capire se il rallentamento ci sia o meno, e quale sia la velocità effettiva da rispettare. Il tempo da interpretare nel ridotto tempo di un cambio volante, in cui spesso ci chiedono di partire in fretta.

Rapporti con i superiori ...

Durante lo svolgimento del servizio comunichiamo telefonicamente per motivi inerenti la circolazione, per richiedere il rispetto del termine del servizio, la fruizione del pasto, ecc. Spesso tali comunicazioni, a causa di interpretazioni diverse sulle regole, diventano fonte di attrito e di stress.

L'Europa e la sicurezza ...

Si parla di adeguamento del modulo di condotta a quello dei paesi della Comunità Europea. Gli Stati membri dovrebbero invece adeguarsi alle migliori condizioni di sicurezza, seguendo le soluzioni più sicure ed efficaci! Ad esempio, copiando dalla Spagna il divieto di straordinario per i macchinisti; dall'Austria l'aspetto viola di tutti i segnali che non interessano il transito del convoglio (se si scorge un rosso mentre si è in marcia è sicuramente il nostro); dalla Francia il pensionamento anticipato dei macchinista (50 anni); dall'Italia il doppio agente in macchina, che è la migliore sicurezza alla guida!

Motivazioni professionali ...

Nell'ambito degli studi sul VACMA, il prof. Costa dell'università di Verona (un luminare della materia) nel sottolineare che il Vacma non controlla la vigilanza ha precisato che i sistemi per migliorare la performance (quindi la vigilanza) dei macchinisti vanno ricercati sul piano fisico con turni adeguati e compatibili alle esigenze fisiologiche e su quello psicologico attraverso la gratificazione professionale che accresce le motivazioni che spingono i lavorato-





ri stessi ad operare più coscientemente, nell'interesse collettivo e quindi aziendale.

Organizzazione del lavoro ...

E' scandaloso che un macchinista "Cargo", al quale vengono chiesti impegni notturni insopportabili, rientri fuori servizio per 400 Km dopo un riposo fuori residenza, quando potrebbe essere utilizzato per la condotta di un treno viaggiatori avendo la formazione professionale per farlo. Una razionalizzazione dei turni, col pdm utilizzato su tutti i tipi di treno, produrrebbe un lavoro meno monotono e ripetitivo (meno stress), minor spreco di risorse, un orario di lavoro meglio distribuito nell'arco delle 24 ore, un senso di gratificazione personale per la miglior resa dell'impegno chiesto.

Turni ...

Gli allacciamenti dei turni, non possono prescindere dai ritardi, dai luoghi di lavoro e dalla logistica. Non possiamo permetterci una dieta corretta e ad orario, né di poter dormire a casa nell'orario che vorremmo: sono fattori che aumentano l'incidenza di malattie cardio-vascolari. Vengono infatti ignorati i ritmi circadiani, anzi, spuntano nei turni le riutilizzazioni nella stessa giornata solare: "le cosiddette ribattute". Inoltre, l'orario e le condizioni stressanti di lavoro, provocano un "invecchiamento precoce", provocano malattie professionali, tipiche del macchinista (mal di schiena, gastrite, sordità,... etc.)

Sacrifici al vento...

Abbiamo subito la divisionalizzazione

con un complessivo peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro. Alla fine siamo giunti alla liberalizzazione e privatizzazione dell'unico settore, quello del trasporto merci su ferrovia, che avrebbe potuto risollevarne le sorti del deficit di Ferrovie dello Stato: mi viene da pensare che i disservizi e i ritardi siano più intenzionali che accidentali, al fine di svalutare un'Azienda potenzialmente concorrenziale, e, in questo modo, rivenderla al privato al minor prezzo possibile. Una azienda in attivo, produttiva, che garantisca diritti ai lavoratori e la sicurezza dell'esercizio, deve rimanere pubblica!! Il privato penserebbe esclusivamente al "risultato economico", cercando di ridurre i costi

ed eliminando per primo quello della sicurezza!

...scusatemi...

Cari Colleghi ... è successo di nuovo!!! Qualunque sia l'esito dell'inchiesta sulle cause dell'incidente, una possiamo subito definirla sicuramente: qualche tipo di *sicurezza* mancava! La colpa? la colpa è del sistema, e quindi di tutti noi: di quelli che ho visto cedere al sonno durante il turno di lavoro, di quei colleghi che continuano a far straordinari nonostante i ritmi di lavoro estenuanti, di quei capi deposito che tentano di eludere l'ingenuità e il timore dei macchinisti non ancora professionalizzati pur di "coprire" un treno. Le colpe vanno ricercate negli uffici turni, nei quadri aziendali, che dai lavoratori pretendono solo *Km/treno*.

Non è colpa dei morti, non c'entrano più! A loro, se mai, una medaglia, come ai caduti illustri nelle *missioni di pace*, morti bianche, vittime di una guerra invisibile: saranno dimenticate di nuovo, come sono stati dimenticati tutti gli altri.

Vi chiedo di perdonare la rabbia, Vogliate apprezzare questo mio contributo anche se in alcuni passi ha preso le fattezze di uno sfogo. Non riesco a rimanere con questo senso di impotenza davanti alle tragedie che si ripetono.

Mi auguro che nessuna altra famiglia abbia a provare l'angoscia straziante di chi ha perso, all'improvviso, una persona cara in un "incidente sul lavoro".

L'UTENTE E IL CLIENTE

L'AD uscente Elio Catania, in una *"lettera ai cari colleghi ferrovieri"*, esaltava il ruolo fondamentale delle Ferrovie dello Stato *"per garantire la mobilità di milioni di persone e di merci ... i necessari risultati economici ... la ... qualità della vita per i propri clienti*. La Dirigenza delle FS ha adottato il termine "cliente" in luogo di "utente", perché il cliente è il soggetto che acquista un servizio, quello che gli viene offerto, senza la possibilità di decidere quale gli sia più congeniale: è come andare al supermercato, compri quello che trovi, non necessariamente quello che vorresti. Il vecchio termine di "utente", al contrario, prevedeva le esigenze di mobilità di persone che potevano considerarsi titolari di diritti fondamentali come il trasporto, la sanità, l'istruzione, la previdenza etc., che non possono e non devono essere oggetto di compra-vendita e di profitti, ma devono rientrare in un piano collettivo per la crescita sociale e lo sviluppo del paese. E' questo il risultato, non quello economico.



SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO:

Anche nelle FS una deriva tecnocratica, non contano le persone ma i bilanci

Oltre 1200 morti sul lavoro anche nell'anno 2006, migliaia di invalidi e di malattie professionali. Ma è proprio inevitabile che i lavoratori, insieme al loro tempo ed alle loro capacità professionali, debbano mettere a disposizione incolumità e benessere; e debbano cedere, ovvero vendere, in cambio del salario anche parte della loro salute? Certo, il lavoro non è solo un modo per sopravvivere e produrre ricchezza per la propria sussistenza e quella della società in cui si vive; è un modo per realizzare la persona, connotare la sua identità ed il suo ruolo. Ma entro i limiti in cui la persona stessa non venga poi cancellata o menomata dal lavoro. I macchinisti e i ferrovieri, nonostante una storia sindacale prestigiosa e un'organizzazione aziendale mastodontica, sovvenzionata dallo Stato, soffrono dell'insicurezza sul lavoro e pagano anch'essi un prezzo altissimo di vite umane. Sono pas-



IL "RAPPORTO DI FIDUCIA" COLPISCE ANCORA

Licenziato un altro RLS a causa della sua attività sindacale. E' successo il 2 gennaio scorso a Ciro Sarrubbi, un metalmeccanico di 63 anni dipendente della MV Augusta di Varese. Aveva chiamato la ASL per verificare lo stato e la salubrità degli impianti. L'azienda ha contestato "il comportamento gravemente sconveniente tenuto con i responsabili ASL". Questa contestazione è stata sufficiente per giudicare che "gli addebiti a lei mossi devono ritenersi di natura grave e comunque tali da ledere irrimediabilmente il vincolo fiduciario su quale si fonda il rapporto di lavoro". A Ciro tutta la solidarietà ed il nostro appoggio. Il 22 febbraio la prima udienza presso il Tribunale di Varese. Di quale sicurezza parliamo con la minaccia a incombenza del "rapporto di fiducia"? Facciamone una battaglia di principio anche nel rinnovo del contratto FS.



Il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, durante il solenne discorso alla Conferenza di Napoli

"(...) Estirpare la piaga delle morti e degli incidenti sul lavoro poiché non è un prezzo inevitabile da pagare; il valore del lavoro come base della Repubblica democratica chiama più che mai alla sua tutela, in tutte le sue forme ed articolazioni; occorre prendere decisioni e adottare misure adeguate, senza dimenticare l'importanza decisiva dei controlli sull'osservanza delle leggi (...)"

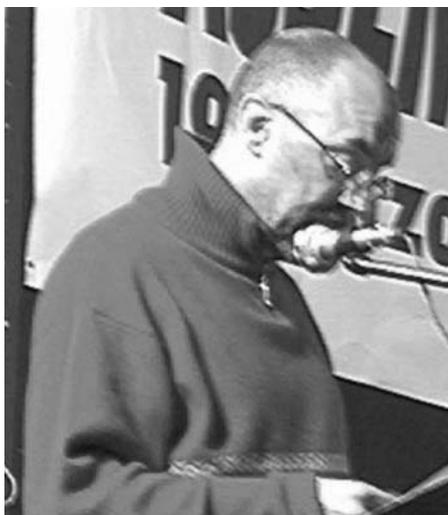
sate poche settimane dalla morte di un operaio a Monterotondo, della mutilazione di un manovratore ad Ancona e dalla morte di due macchinisti nel disastro di Avio. Situazioni diverse dai muratori che precipitano o dai metalmeccanici che restano intrappolati in qualche macchinario, ma tragicamente uguali negli effetti e nelle cause; maggiore attenzione al profitto che al valore della vita e della dignità umana. Questa rivista segue e partecipa con attenzione alle

iniziative istituzionali per il miglioramento delle leggi, ma siamo consapevoli che conquiste e progresso sono sempre il frutto della mobilitazione e dei rapporti di forza e mai un "regalo" della storia. Come macchinisti ci aspetta una battaglia dura sulla difesa dell'equipaggio che - al contrario di quanto ci dicono - determinerà una netta riduzione della sicurezza del sistema ferroviario ed un drastico peggioramento delle nostre vite. Anche qui si adducono solo motivi economici ed un malinteso concetto di progresso. Come se progresso non significasse il miglioramento delle condizioni di lavoro e non la riduzione dei costi. Ancora una volta saremo noi stessi a determinare il nostro futuro. Non servirà molto per arginare questa deriva tecnocratica: è sufficiente la consapevolezza della forza derivante dal nostro diritto a difenderci.



IL LAVORO DEL MACCHINISTA E USURANTE. O NO?

La scomparsa del Fondo Speciale INPS per i ferrovieri annulla lo “scivolamento” per le nuove generazioni. Un motivo in più per lottare insieme



di *Filippo Cufari*

Si profila una battaglia di civiltà che, se ben condotta, potrà riannodare i fili fra vecchie e nuove generazioni di macchinisti, dopo anni di comportamenti (sindacali e non) che hanno minato questo patto storico. Parliamo dei lavori usuranti, quelli fra i quali - contrariamente a quanto si creda - non rientra quello del macchinista.

A che punto siamo?

La prima norma organica relativa all'istituzione di un fondo previdenziale specifico per i ferrovieri prende vita nel 1908 (legge n° 418) che sostituisce gran parte di quelle regole di ispirazione mutualistica (molto forte in quegli anni) grazie alle quali i nostri colleghi potevano garantirsi un minimo di sostegno economico alla vecchiaia. Nel 1958 (Legge n. 425: Stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato) si stabilì che il macchinista (così come il capotreno, manovratore ed altri) poteva andare in pensione a 58 anni, principio confermato anche da una successiva legge (D.Lgs 374/1993) che veniva applicata a certe categorie di ferrovieri in modo “estensivo poiché in essa non si cita, ad esempio, il lavoro del macchinista fra quelli particolarmente usuranti ma un generico “autisti di

mezzi rotabili di superficie” con i quali crediamo il pdm abbia scarsa affinità! Ad ogni buon conto ai macchinisti era garantito di anticipare la quiescenza di un anno ogni dieci (il noto “scivolamento”). Tutto questo è stato confermato anche dalla legge di riordino del sistema pensionistico pubblico (T.U. 1092/73) ma, successivamente, con Amato e poi con Dini (legge 335/95 di riforma generale delle pensioni) si cominciò a temere che tutto non sarebbe stato come prima. Così si giunge al 1999 (legge 488/1999), anno in cui viene soppresso il Fondo Pensioni FS del 1908 a favore di un Fondo Speciale FS presso l'INPS, il tutto per assoggettare ad una gestione marcatamente governativa (e, quindi, legare alle esigenze statali di cassa) un cospicuo patrimonio sul quale metter mano all'occorrenza. Anche le vicende che hanno trasformato FS da Azienda Autonoma ad impresa para-privata (con gli oneri a carico di... Pantalone!) hanno contribuito a minare le certezze per il pdm di vedersi garantito il particolare trattamento pensionistico in virtù del significativo disagio connesso al lavoro svolto.

Cosa accade oggi?

Per giungere ai giorni nostri (ma siamo certi che la questione non si possa esaurire con un semplice articolo su questo giornale) la stessa INPS, attraverso una serie di criptiche circolari (di concerto col Ministero del Lavoro) ha confermato che il personale assunto dal 1° aprile 2000 non dovrà essere iscritto al Fondo Speciale FS bensì al Fondo Pensioni Lavoratori Dipendenti (FPLD).

Il risultato tangibile di questa operazione - per i ferrovieri, ma per i macchinisti in particolare - è che i nostri giovani colleghi andranno in pensione come i lavoratori bancari o delle poste, cioè a 65 anni (e forse più tardi,

se non cambia il vento!). Già dai listini paga del mese di gennaio 2007 è possibile constatare ciò, laddove la destinazione dei contributi previdenziali risulterà non più sul FPFS ma sul FPLD.

Che fare, allora?

Intanto occorre parlarne coi lavoratori. Nel tanto discutere dell'accordo-truffa su TFR/ Pensione Complementare, occorre inserire con forza la necessità che il lavoro dei macchinisti sia considerato “usurante” per poter accedere ai relativi benefici di anticipo della pensione. Per farlo non sarà sufficiente presentare la solita domanda in segreteria od istruire una vertenza di lavoro ma sarà necessaria una seria mobilitazione della categoria.

In questi anni, sulla questione fin qui appena accennata, c'è stato un silenzio sindacale assordante che ha il sapore della... complicità!

E' chiaro che occorre un intervento legislativo deciso verso il definitivo riconoscimento della atipicità del nostro lavoro, che potrebbe venire già dalla discussione sulla (probabile) riforma delle pensioni, attraverso specifici decreti attuativi. Poi c'è da decidere la destinazione della quota di TFR che il lavoratori FS (impresa con più di 50 dipendenti) lasceranno esplicitamente all'azienda (e, quindi, in un fondo gestito da INPS). Ebbene, questo capitale potrebbe essere dirottato proprio su uno specifico fondo (o riesumando quello speciale FS) che potrebbe mantenere in vita il “decimo pensionabile” (lo scivolamento), lavorando ai fianchi la Politica affinché il Legislatore (e, quindi, la collettività) stabilisca definitivamente che il lavoro del macchinista è usurante. Prepariamoci, ma ne abbiamo passate di peggiori. Possiamo farcela!

“Liquidazione” del TFR

La grande truffa

Quello che uno prende al termine del rapporto di lavoro e che viene comunemente chiamato “liquidazione” ha assunto, nel corso degli anni, varie denominazioni.

È stato istituito in Italia nel 1924, sotto il nome di “Indennità di licenziamento”. È divenuto poi “Indennità di anzianità” ed infine, dal 1982, Trattamento di Fine Rapporto (TFR).

Il TFR è alimentato, ogni anno, dal salario annuo lordo del lavoratore diviso 13,5 (una via di mezzo per le categorie che avevano solo la tredicesima e quelle che avevano anche la quattordicesima).

Fin dall’inizio è stata una truffa per i lavoratori.

Ogni anno, infatti, il TFR accumulato si rivaluta dell’1,5 e di una percentuale pari ai tre quarti dell’inflazione.

Nei 1982, anno di approvazione della legge, l’inflazione in Italia era del 16,3% l’anno. I TFR si sono rivalutati del 13,7%. Il che significa che la liquidazione dei lavoratori, quell’anno, ha perso il 2,6% del proprio valore.

Siccome l’economia è un gioco a somma zero, se qualcuno ci rimette, qualcun altro ci guadagna.

Ed a guadagnarci era il titolare dell’azienda che deteneva i soldi del TFR che, se ci avesse comprato i BOT (che quell’anno rendevano quasi il 20%), avrebbe guadagnato più del 6%.

E poteva guadagnarci anche di più, utilizzando per finanziare la propria impresa, invece di rivolgersi in banca, dove gli avrebbero fatto pagare tassi d’interesse molto maggiori.

Questa fortissima convenienza ha cominciato a venir meno con il diminuire dell’inflazione.

Con un’inflazione al 6% il TFR non diminuisce in valore reale e con un’inflazione minore guadagna anche qualcosina.

La convenienza è diminuita, ma non è venuta meno. A dicembre 2006 l’inflazione era al 1,9%, il TFR si è rivalutato del 2,9% l’anno, i BOT hanno reso il 3,4% e le banche chiedono comunque tassi d’interesse più alti all’impresa.

Nel 2005 è stata fatta una legge di riforma dei fondi pensione che prevedeva la riforma del TFR: nei primi sei mesi del 2008 il lavoratore avrebbe dovuto scegliere se conferirlo al fondo pensione o trattenerlo presso il datore di lavoro. In caso di mancata scelta il TFR sarebbe stato conferito al fondo pensione con automatica iscrizione

del lavoratore allo stesso.

Con la finanziaria appena approvata è stato deciso di spostare il termine per la scelta ai primi sei mesi del 2007 ed è stato stabilito di destinare all’INPS il TFR che rimarrà nelle aziende con più di 50 dipendenti.

Se prima i lavoratori erano truffati con il meccanismo sopra descritto, adesso è anche peggio!

Nella migliore (si fa per dire) delle ipotesi non cambierebbe nulla: i soldi rimarranno nelle disponibilità dei titolari delle imprese con meno di 50 dipendenti. Rivalutati poco, nulla o addirittura svalutati se l’inflazione dovesse ricominciare a salire ed esposti ai fallimenti degli imprenditori.

La situazione peggiora con il TFR trasferito all’INPS. Pur non cambiando il meccanismo di rivalutazione del TFR (ed esponendo i lavoratori agli stessi rischi di perdita del potere reale d’acquisto), con questo trasferimento di fondi si sta creando un gigantesco buco nei conti dell’istituto previdenziale.

La legge finanziaria stabilisce infatti che il TFR che va all’INPS (e quello che ci andrà nei prossimi anni per le quote maturate dai lavoratori iscritti) venga utilizzato per una cosa che con la previdenza non c’entra nulla: pagare i cantieri per le “grandi opere”.

È fin troppo facile prevedere che tra qualche anno, man mano che andranno in pensione i lavoratori che oggi conferiscono il proprio TFR all’INPS e i soldi delle loro liquidazioni dovranno essergli restituiti, assisteremo ai lamenti dei politici impegnati a spiegare che dovremo fare sacrifici perché l’INPS non ha soldi.

Ancora peggio andrà a chi sceglie di conferire il proprio TFR ad un fondo pensione.

Il rendimento di un fondo pensione non è assolutamente garantito. Assisteremo sicuramente all’assurdo che due lavoratori, con identica contribuzione e con identico percorso lavorativo, avranno due pensioni integrative diverse. “È questione di fortuna!” obietterà qualcuno, come se si potesse far dipendere la pensione dalla fortuna, tanto varrebbe utilizzare il TFR per comprare i biglietti della lotteria!

Visto che lo spacciano per così vantaggioso, avrebbero potuto imporre per legge almeno un rendimento minimo garantito pari a quello del TFR, ed, invece, nulla.

La convenienza del fondo pensione rispetto a qualsiasi altro tipo di investimento è, infatti, del tutto fittizia.

Innanzitutto sui fondi gravano onerosissime spese di gestione (peraltro del tutto immotivate) che ne falchiano i rendimenti. Inoltre non c’è alcuna trasparenza nella loro gestione. Il presidente della COVIP (la commissione di vigilanza sui fondi pensione) vanta le performance dei fondi pensione aperti, quelli che hanno reso di più in tutto il comparto. Al di là della scorrettezza delle cifre che vengono proposte è interessante rilevare che tutti questi fondi, nessuno escluso, hanno fatto peggio della media del mercato in cui operavano. Ora, visto che comprando a caso le obbligazioni, i titoli o le azioni, almeno la metà dei fondi sarebbero dovuti andare meglio della media, c’è un evidente inghippo da parte dei gestori.

Che non ci sia alcuna trasparenza nel settore del risparmio gestito è cosa nota da tempo.

I fondi pensione sono gestiti da banche e assicurazioni (magari per il tramite di società di intermediazione o di gestione da loro possedute) e c’è un’altissima concentrazione nel settore: i primi cinque fondi detengono il 64% degli iscritti.

Il caso di Nextra, la prima società italiana di gestione dei fondi comuni e dei fondi pensione, è esemplificativo. La società è di proprietà di Banca Intesa ed è attualmente sotto processo per il crack Parmalat per aver acquistato attraverso fondi di investimento da lei controllati, cinque mesi prima del crollo, 300 milioni di Euro di bond Parmalat. Analoghe situazioni si sono verificate anche in occasione degli altri scandali che hanno segnato la finanza degli ultimi anni (Cirio, Argentina, My-way, ecc.).

In generale è normale pratica che le società di gestione utilizzino i fondi (d’investimento e pensionistici) nelle proprie disponibilità per massimizzare i propri profitti accollandosi le perdite agli investitori.

Sono altrettanto indicativi i risultati dei fondi di investimento cosiddetti “obbligazionari”: sono quelli che investono in obbligazioni delle società quotate. Esistono da più di 20 anni e sistematicamente rendono meno, oltre che del mercato obbligazionario, anche di Bot e BTP a parità di periodo. Non si capisce perché un risparmiatore dovrebbe far gestire i propri soldi da loro, quando basterebbe comprarsi, da soli, titoli di stato e guadagnare di più.

E non si capisce, allo stesso modo, perché un lavoratore dovrebbe farsi gestire la propria pensione, senza alcuna garanzia, da questi “finanziari” che già garantiscono, per la pensione integrativa (e non solo per il TFR) meno di quanto garantisca l’INPS!

(Da “Umanità Nova”, 14 gennaio 2007)



Parigi, 8 febbraio 2007, MANIFESTAZIONE



Roberto De Paolis

“Decine di migliaia di ferrovieri hanno manifestato l'8 febbraio a Parigi nel corteo promosso dalle 8 confederazioni sindacali presenti nelle Ferrovie Francesi. Assieme a loro tutti i lavoratori dei servizi pubblici, scuola, enti locali pubblico impiego e i lavoratori delle imprese in subappalto, come i lavoratori delle pulizie e dei lavori di manutenzione delle ferrovie. La parola d'ordine del corteo è stata quella della tutela del servizio pubblico come “bene della collettività” funzionale alla esigibilità dei diritti costituzionali come la scuola, la mobilità, i trasporti. Lo spezzone dei ferrovieri rivendicava, inoltre, un uguale contratto per tutti gli addetti alle lavorazioni del settore ferroviario.

La presenza dell'intero fronte sindacale, nonostante il permanere di differenti posizioni sulle strategie, è un segnale che fa ben sperare nell'eventualità di dover intraprendere delle azioni di lotta, come lo sciopero, che sembra, allo stato delle cose, inevitabile.

La manifestazione, quindi, è stata solo la prima tappa di un processo tutto da costruire per rispondere ai tentativi di liberalizzazione, di riduzione dei diritti dei lavoratori (e dei pensionati) delle ferrovie, alla deregolamentazione del settore.

Alla manifestazione hanno anche partecipato le delegazioni straniere dei sindacati ferroviari vicini a SUD Rail: dalla Gran Bretagna il sindacato RMT, il primo sindacato dei trasporti inglesi, con il ritorno del nostro collega Alex Gordon, dalla Spagna la CGT con Esteban Guijarro, del personale di stazione, responsabile del settore Trasporti. Per la delegazione italiana, erano presenti la CUB, l'OrSA e il nuovo sindacato SdL, mentre dalla Germania erano presenti i delegati della Bahn von Unten, un nuovo raggruppamento nato a seguito di una scissione del sindacato VERDI del

pubblico impiego.

Da Parigi ci giunge un segnale chiaro sul nostro futuro: la liberalizzazione è un processo che può essere ancora arrestato e del quale si possono ridurre od eliminare gli effetti più devastanti sul lavoro. Per fare questo è necessaria una forte unità dal basso dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali. Processo che in Italia ancora stenta a prendere quota a causa dell'eccessiva accondiscendenza dell'attuale quadro dei sindacati firmatari di contratto, sui quali grava la responsabilità di aver considerato ormai consolidato ed inevitabile un percorso che, invece, poteva essere ancora corretto e adeguato alle esigenze dei lavoratori.

I lavoratori saranno chiamati, comunque, a far sentire ancora la loro voce in occasione della giornata europea per la sicurezza ferroviaria che si terrà alla fine di marzo. In quell'occasione speriamo di poter rimettere in moto la convergenza di azioni in campo europeo per rimettere al centro del servizio ferroviario il suo bene principale: la sicurezza dei viaggiatori e dei ferrovieri che svolgono il servizio.

Prepariamoci a manifestare ancora, il momento lo richiede.





LOSCHI AFFARI

Remigio Smaldone - Torino

L'economia mondiale fonda prevalentemente i propri introiti su attività illecite o moralmente discutibili. Alle attività criminose tipo estorsioni, sfruttamento della prostituzione, lo sfruttamento della manodopera a basso prezzo, traffici illeciti (droga, clandestini, armi a nazioni soggette ad embargo O.N.U., ed altre attività criminali ben note), si sommano attività "legali" tipo quelle economiche "condizionate" dai petrolieri, dai costruttori d'armi, dai costruttori di mezzi di trasporto, dai palazzinari, etc. ecc., che subordinano lo sviluppo economico, tecnologico, ambientale mondiale agli interessi delle lobby multinazionali.

E' difficile pensare ad una pacificazione di tante zone di guerra nel mondo, quando gli interessi delle aziende produttrici d'armi sono enormi (es. lo Stato d'Israele spende moltissimo del suo PIL in armi ed altri paesi in via di sviluppo spendono molto in armamenti e pochissimo in assistenza ai propri cittadini sofferenti), mentre i profitti dei produttori d'armi salgono sempre vertiginosamente.

Uno dei massimi produttori ed esportatori d'armi è proprio l'Italia che, attraverso il gruppo parastatale Finmeccanica, raggruppa aziende leader mondiali nella produzione bellica, quali l'Alenia (aerei), la Galileo (sistemi puntamento), l'Oto-Melara (artiglieria), la Wass (siluri), la Marconi Selenia (comunicazioni) e l'Agusta (elicotteri). L'esportazione delle sole armi leggere italiane frutta circa 300 milioni di dollari annui, seconda solo agli U.S.A. che ne fatturano 740 milioni. Il comparto europeo della produzione d'armi, presieduto dall'italiano Pierfrancesco Guarguaglini, conta 600 mila addetti, mentre il generale Cardinali dirige l'Occar, il consorzio transnazionale dei sei paesi maggiori produttori d'armi.

Contraddittoria, quindi, è la posizione politica italiana che invia, giustamente, i soldati in ogni parte del Mondo a pacificare fazioni in lotta, le quali utilizzano armi italiane a scopi bellici. La dotazione militare di ogni marines dei paesi O.N.U. costa circa 8 mila dollari e la missione italiana in Libano costerà 187 milioni d'euro per i soli prossimi quat-

tro mesi (nel 2007 costerà circa 600 milioni di euro). Non è, infine, da sottovalutare che le forze di pace finiscono, loro malgrado, d'essere l'avamposto di una colonizzazione economica post-bellica, fatta di ricostruzioni infrastrutturali, economiche, sociali e politiche. Nel solo Libano sono previsti 500 milioni di dollari per le sole infrastrutture più urgenti. Il "guadagno", quindi, per il mondo occidentale risulterà doppio: pre-bellico (vendita d'armi) e post-bellico (ricostruzione).

In barba a tutti i problemi d'inquinamento, le "sette sorelle" e le aziende automobilistiche boicottano la ricerca e l'utilizzo di energie alternative al petrolio e condizionano le scelte politiche in materia.

L'ecomafia, le speculazioni e le ruberie sugli aiuti umanitari, il connubio nazionale ed internazionale tra politica, imprenditoria, malaffare, criminalità mafiosa ed economica alimentano sempre più le scelte guerrafondaie e malavittose a vantaggio dei potentati economici mondiali.

Ai cittadini onesti spetta "globalizzare" la lotta a favore della pace, dei diritti dei più deboli e per il rispetto dei diritti umani sanciti dalla Carta dei Diritti dell'Uomo.

I MACCHINISTI... E IL SINDACATO

Sono anni che la categoria è penalizzata dalle politiche aziendali, e questo fatto lo si riscontra negli ultimi contratti sottoscritti.

Soprattutto con l'ultimo CCNL, abbiamo perso una serie di diritti conquistati con anni di lotte e abbiamo visto notevolmente peggiorare l'orario di lavoro.

Questo fatto è avvenuto con l'avallo dei sindacati, che hanno permesso la riduzione del costo del lavoro scaricandola in gran parte sulla nostra categoria; il tutto, senza che il Personale di Macchina venisse minimamente consultato.

Occorre rialzare la testa, occorre un'inversione di tendenza sia nei comportamenti individuali che nel rapporto col sindacato. Troppe volte il meccanismo della "delega", che nella teoria è "delega della rappresentanza", si è trasformato in un vero e proprio "lasciare carta bianca", senza alcun controllo. E' invece necessario, ora più che mai, che l'iscrizione al sindacato si traduca in una forma di partecipazione attiva: i macchinisti devono sentire la necessità di essere maggiormente informati, ma soprattutto coinvolti.

Occorre far sì che i rappresentanti di tutti i sindacati sentano su di sé la pressione dei macchinisti. Non ci dobbiamo sentire dei semplici spettatori, o accettare di essere chiamati in causa solo quando chi ci rappresenta lo ritiene opportuno; dobbiamo vigilare costantemente sull'operato dei nostri delegati, criticando quando le scelte non sono condivise e pretendendo che le decisioni vadano nella direzione degli interessi della categoria.

Occorre anche controllare chi va a rappresentare i macchinisti ai tavoli delle trattative, sia a livello nazionale che regionale: devono essere dei macchinisti e non devono essere distaccati o distaccati di fatto (sempre assenti). Le agibilità sono una risorsa utilissima per poter svolgere l'attività sindacale; ma che garanzia può dare un rappresentante che non è mai o quasi mai sui locomotori?

Può sentire come suo il problema dei turni pesanti, delle notti, dei dormitori in condizioni pietose, delle mense?

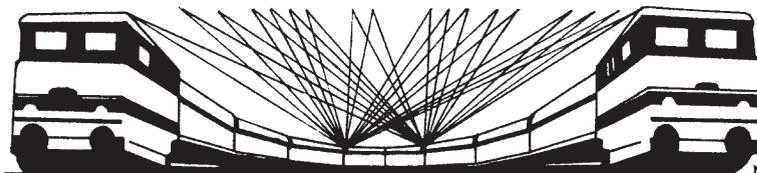
Chi i treni non li fa mai, queste situazioni non le vive. Con quale consapevolezza potrà affrontare le decisioni sull'equipaggio di macchina?

Solo così potremo davvero sperare di non peggiorare ulteriormente le nostre condizioni di lavoro e, perché no, anche cercare di migliorarle!

Matteo Mariani - Milano



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



17

ANCORA IN MARCIA

ancora IN MARCIA!

CAMPAGNA PROMOZIONALE ABBONAMENTO 2007

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

Il "Promemoria del Macchinista di Regolamenti, allarmi boccole; manovra deviatori; freno ed altro" allegato a questo giornale, verrà inviato in omaggio anche a tutti i nuovi abbonati. Sarà disponibile per chi lo richiederà a € 3



Abbonamento Annuale 14 €
Per i nuovi abbonati comprensivo dell'Agenda 2008
Promozionale a 10 € comprensivo dell'Agenda 2007 e 2008 e "Promemoria del Macchinista" sui Regolamenti. Per i nuovi assunti anche due "Guide pratiche ai mezzi di trazione" a scelta

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



€ 5



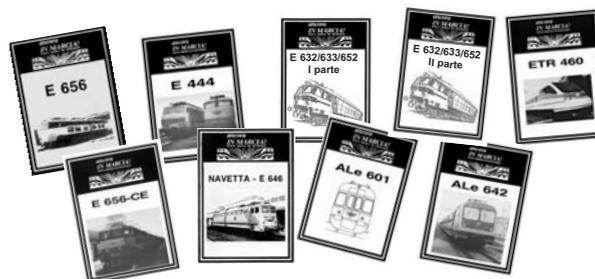
€ 5



€ 5



€ 3



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

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



ORARIO DI LAVORO: VERSO IL NUOVO CONTRATTO

di Marco Crociati

Il contratto scaduto il 31 dicembre 2006 lo ricorderemo per molto tempo come il peggiore della nostra vita lavorativa, sotto tutti gli aspetti: sicurezza, arroganza aziendale, orario di lavoro, ma soprattutto incidenti ferroviari. Dopo la tremenda sciagura con i 17 morti di Crevalcore del 7 gennaio 2005 sono seguite quelle di Roccasecca ed Avio oltre che molte altre, fortunatamente meno gravi. Hanno perso la vita altri nostri incolpevoli compagni di lavoro e viaggiatori. Altri incidenti, solo per fortuite circostanze, non hanno provocato gravi danni, come al P.L. di Rosignano, quando un treno I.C. ha investito un autoarticolato rimasto bloccato tra le barriere chiuse. Immaginiamo cosa sarebbe successo se avesse trasportato benzina, gpl o sostanze tossiche anziché soda! Sono i frutti della politica aziendale del risparmio a discapito della sicurezza: si impresenziano le stazioni e può accadere che un camion ostacoli il passaggio del treno con i segnali per il libero transito senza nessuno che controlli un monitor che mostra il pericolo! Non si può risparmiare sulla sicurezza! Non si può risparmiare aumentando la produttività del PdM, aggravandone l'orario di lavoro e diminuendone i tempi di riposo. Più il lavoratore è stanco e più si abbassa il livello di attenzione aumentando esponenzialmente il rischio di "errore umano". Non è un caso che durante la vigenza del contratto che ha portato le 10 ore di lavoro, ridotto il riposo giornaliero a 16 ore, ridotto il RFR a 6 ore vi siano stati così tanti incidenti con le conseguenze che tutti sappiamo.

I macchinisti vogliono sicurezza, questo si aspettano dal futuro CCNL, mai più licenziamenti prodotti dalla bieca arroganza aziendale che solo così ha saputo rispondere a chi chiedeva più sicurezza. I macchinisti non credono nell'ineluttabilità dell'agente solo,

perché sarebbe solo un pericoloso segnale di continuità nel disegno di riduzione della sicurezza con le conseguenze facilmente immaginabili. Ci auguriamo che le OO.SS., impegnate nei prossimi giorni nelle trattative per

il rinnovo del CCNL, si battano per l'eliminazione delle 10 ore di lavoro, 7 ore nette di RFR, 18 ore di riposo giornaliero e due giornate solari di riposo settimanale. Non sono richieste da fantascienza ma solo il risultato di una fredda analisi dei dati: quando, in passato, l'orario di lavoro era articolato così e la tecnologia applicata era meno evoluta i morti erano di meno. Possiamo intervenire solo su una variabile: **l'orario di lavoro.**

PROVA FRENO TRENI NAVETTA

Con l'entrata in vigore il 10/12/2006 dei turni del PdM del trasporto regionale della Campania risultano perpetrate da parte aziendale diverse forzature (come nel caso dell'estensione dell'A.U. sui treni effettuati con loc 464 sulla tratta Napoli - Roma ed oggetto di proteste e di due scioperi effettuati il 15/12/2006 e il 15/1/2007) e diverse inadempienze sull'orario di lavoro.

In quest'ultimo caso specifico ho potuto rilevare la decurtazione dei tempi accessori sui treni navetta effettuati con telecomando in relazione alla prova del freno di tipo "A", da effettuarsi una volta ogni 24h, come previsto dalle norme IEFCA e dalla disposizione TV.32.1/1065 del 24 ottobre 1985 che prevede, appunto, 10 minuti di maggiorazione di detti tempi per effettuare la summenzionata prova (es.: per i treni navetta con composizione superiore alle 7 vetture ed effettuati a doppio agente, d'origine da Napoli C.le, nella precedente turnazione venivano attribuiti 50 minuti ed in quella attuale 40 minuti). Questi tempi decurtati non rientrano quindi nelle 36h di lavoro medie settimanali previste dal CCNL, e se la cosa è stata perpetrata a livello nazionale si può immaginare il recupero aziendale sul nostro orario di lavoro!

Dopo mie insistenze sono riuscito a coinvolgere l'OrSA macchinisti della Campania ad avvisare formalmente l'ITR di Napoli di detta anomalia.

A tutt'oggi non sono state ricevute risposte dall'azienda per regolarizzare questa situazione e da parte sindacale non è esposta informativa comportamentale a riguardo per il personale.

Poiché sono un attivista sindacale e la cosa mi sta particolarmente a cuore vorrei un vostro parere tecnico per sapere se, nelle attuali condizioni, la già menzionata prova del freno di tipo "A" debba effettuarsi nell'ambito dei tempi riservati per la visita della loc., del materiale rimorchiato e della vettura pilota, come ritiene l'azienda, o successivamente a dette visite anche se ciò potrebbe comportare la partenza in ritardo del treno?

Domenico Di Paola ITR Napoli

Non si tratta di una iniziativa isolata, ma di una delle tante interpretazioni unilaterali (talvolta bizzarre) tese a tagliare i tempi accessori. Il meccanismo è sempre lo stesso: prima l'azienda introduce una disposizione dai contenuti ambigui, ma non la applica. Poi, lentamente, a "macchia di leopardo", la attua dove può; poi tenta di estenderla su tutto il territorio. Infine, a fronte delle proteste del personale, i vari dirigenti si mostrano stupiti dell'ignoranza dell'interlocutore e fanno riferimento alla "vecchia" disposizione. Nel caso in esame, la circ. T/CN DM.TR/ del 4/4/96 stabilisce che nei tempi accessori è prevista anche la prova freno. E' evidente che il riferimento è alla prova freno a carico del PdM (prova di tipo D nei treni navetta). Ciò, semplicemente perché i tempi accessori di 15 o 20 minuti riconosciuti non permetterebbero l'esecuzione delle prove e dei controlli previsti unitamente all'esecuzione della prova di tipo A. Azzerano ogni dubbio i contenuti della circolare TV.32.1/1065 del 24/10/85, con cui viene chiarito che quando non sono previsti tempi medi di stazione e debba essere eseguita la prova del freno di tipo A, ai tempi accessori devono essere aggiunti 10 minuti.

La Redazione



DOPPI RIPOSI, 10 ORE, PASTO, notti consecutive, riposi giornalieri, ecc., ecc.

In prossimità del rinnovo del contratto ci aspettavamo una serie di rivendicazioni sindacali per recuperare un po' dello sfascio in atto. Nulla di tutto questo, eppure, i problemi sono evidenti.

Doppi riposi

Nessuna garanzia su un numero minimo di doppi riposi che avevamo faticosamente guadagnato con dure lotte.

10 ore di lavoro

Ci lamentavamo delle 8 ore e 45 che, comunque, avevano limitazioni sul numero di servizi settimanali e di fascia oraria (6 - 22). Adesso, iniziano addirittura alle 5 del mattino (la sveglia è intorno alle 3 di notte) e bisogna "garantire" la prestazione fino alle 15, anzi alle 16. Ma è normale?

Diritto al pasto

Nel totale silenzio ci viene imposto il "pranzo-colazione" (alle 11 del mattino), oppure la cena-cenone (alle 22 di notte). Per tutti gli altri ferrovieri le fasce sono invece 12-14 e 19-22. Non solo, la maggiore ampiezza delle nostre fasce orarie (11-15 e 18-22) riduce il diritto di accesso alla mensa fuori dall'orario di lavoro, quando si termina o si inizia in prossimità delle predette fasce: "... poiché Ella avrebbe potuto consumare il pasto tra le 11,15 e le 11,45 presso la Sua dimora...".

Notti consecutive

Capita sempre più spesso di finire il lavoro alle 3 di notte e di ricominciare l'indomani alla stessa ora. Nessuno evidenzia l'effetto dirompente sul ritmo biologico. Nessuno analizza le ricadute sulle performance di un addetto alla sicurezza, come è il macchinista. Eppure tutti sanno quanto sia snervante la suddetta sequenza lavorativa. Va bene così?

Riposo giornaliero

Dopo un riposo fuori residenza con inizio lavoro alle ore 1,00, si termina in residenza alle ore 7. "Belli freschi" possiamo tornare al lavoro la stessa sera alle 23. Dimenticavo, il condomino del piano di sopra da lezioni di pianoforte dalle 10 alle 12 e dalle 17 alle 19. Buon riposo.

accidentali, soprattutto perché sono sempre a scapito del P.d.M.

INTERVALLI DI RIPOSO

Ancora non si riesce perché, a differenza del passato, la coincidenza con il giorno festivo, viene riconosciuta solo sulla giornata solare di riposo. Prima si conteggiavano le ultime 48 ore. Evidentemente, i nostri intervalli di riposo non hanno la stessa dignità dei Riposi Compensativi che, in caso di coincidenza col festivo, vengono recuperati in altra data. Anche in questo caso ci saremmo aspettati una interpretazione sindacale più favorevole al lavoratore piuttosto che all'azienda! A chi ce lo chiede non sappiamo rispondere. Certo ci saremmo aspettati una battaglia sindacale. Invece niente. Le cause non si possono fare. Costano, e pagano gli iscritti ci rispondono. Ma gli iscritti preferiscono che i soldi delle tessere vengano spesi per tentare di ottenere il rispetto dei diritti.

TUTELE LEGALI

Le battaglie Sindacali sono sempre più rare e poco chiare, chi si espone, spesso viene lasciato solo a dover affrontare imprevedibili e costose spese legali, è per questo che è nato il fondo di solidarietà dei ferrovieri, auto gestito dai colleghi di tutti i settori e di tutti i sindacati.

E' strano che ora anche qualche sindacato si accorga che serve una tutela per coloro che si espongono, rischiando sanzioni o addirittura licenziamenti, pertanto stipula una convenzione con una nota compagnia di assicurazioni per tutelare i propri iscritti.

Proprio questa iniziativa ci convince che se anche un sindacato "tradizionale" reputa necessaria tale polizza, allora significa che è proprio giusto aver dato vita al Fondo di Solidarietà perché estende questa tutela a tutti i ferrovieri, anche a quelli non iscritti ad alcun sindacato.

CONTRATTO

Certo con questi presupposti non ci si può chiedere di abbandonarci nelle mani delle OO.SS. per l'imminente rinnovo contrattuale, anzi non nascondiamo che la cosa ci preoccupa non poco ed è per questo che invitiamo tutti i ferrovieri a vigilare affinché non si faccia come in passato, che prima si firma il contratto e poi si fa il referendum, vogliamo essere consultati **prima**.

CHE FA IL SINDACATO?

Chi difende i nostri diritti? Se fossimo appena assunti in ferrovia a chi potremmo rivolgerci per ottenere la giusta tutela ed il rispetto del Contratto di Lavoro? Parlando con i colleghi neoassunti, la domanda che più frequentemente ci viene posta è: perché se il contratto parla di notte dalle 0 alle 5.00, vengono imposti turni non concordati oltre le 7 ore che terminano alle zero o iniziano alle cinque e nessun sindacato rifiuta tali giornate? I ragazzi sono svegli, freschi di studi, non si convincono facilmente. Perlomeno, nel caso differenti interpretazioni, è strano che i sindacati la vedano come l'azienda! Perlomeno si dovrebbe tentare un ricorso giudiziale. Ai giovani (ma anche a noi) sembra chiaro: se si dice che è notte dalle zero alle cinque non si può dire che è giorno dalle cinque alle zero. Se un ufficio resta aperto dal lunedì al sabato ed è chiuso

dal sabato alla domenica: il sabato è aperto oppure chiuso? Ci dicono: ma si spendono soldi, i soldi delle vostre tessere! Ma noi preferiremmo spenderli così, anziché in alberghi e ristoranti per convegni riservati agli addetti ai lavori e poco utili risolvere i nostri problemi quotidiani

I TURNI

A dicembre sono andati in vigore i turni aziendali. Contengono alcune anomalie che nessuno ha evidenziato. Perché non si sono subito messe in atto le proteste? I Rappresentanti dei sindacati ci dicono che: sì, c'è qualche cosa irregolare ma verrà sistemata! Noi, con la collaborazione dei colleghi abbiamo trovato qualche errore nelle partenze o arrivo dei treni. Sinceramente ci rimane difficile credere che tali errori, senza i quali certi allacciamenti diverrebbero illeciti, siano



CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI



Con la parola **solidarietà** si indica un fenomeno diffuso da sempre ed un po' in tutti i campi. Esso, come tutti sappiamo, significa sostegno reciproco fra i membri di una collettività, sentimento di fratellanza e di vicendevole aiuto. I retori dell'antichità ed i sofisti erano maestri non solo nel dire molte parole in merito all'argomento, ma anche, nel gioco che facevano con la parola, per stordire e stupire gli uditori o lettori. Tale eredità oggi l'hanno raccolta, tra gli altri, molti politici, sindacalisti e persino faccendieri di ogni rima e specie. Essi, nei loro discorsi e in quello che scrivono ne fanno spesso un uso smodato, salvo poi, quando si tratta di tradurre in pratica le loro belle affermazioni, nascondere, come fa lo struzzo, la testa sotto la sabbia, facendo finta che la questione non li riguardi o peggio ancora, nel momento in cui agiscono, strumentalizzare le loro azioni a soli fini propagandistici per poter poi dire "vedete quanto siamo bravi". Di simili comportamenti abbiamo avuto, ancora una volta, un esempio nelle ultime vicende che hanno visto coinvolti i nostri colleghi licenziati, che al di là di quello che dicono i menestrelli dei vari sindacati sono stati reintegrati nel loro posto di lavoro solo grazie alla caparbia di tutti quei ferrovieri che spontaneamente e con grande slancio solidale e disinteressato hanno non soltanto scioperato, ma si sono anche preoccupati di quegli aspetti, non certo secondari, rappresentati dalle spese che è stato necessario sostenere per l'organizzazione della lotta e per la tutela legale. In virtù di questa esperienza, come già annunciato nel numero scorso della rivista abbiamo preparato una bozza di regolamento per la costituzione di un fondo di solidarietà denominato "**Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri**" che ha come obiettivi quelli di garantire in primis, lo stipendio e la copertura delle spese legali ai ferrovieri che

dovessero trovarsi nella necessità di far fronte a provvedimenti disciplinari messi in atto dalla società FS e derivanti da proteste, individuali o collettive, volte a sostenere vertenze aperte con la stessa società. Come secondo obiettivo, si pone il finanziamento e la promozione di iniziative per la sicurezza, per la dignità nei luoghi di lavoro e per i diritti dei lavoratori e dell'utenza. Abbiamo ipotizzato una quota di 5 € mensili, con cui, anche in relazione al numero di aderenti al fondo, cercheremo di realizzare quel sostegno economico necessario a mantenere "la schiena dritta" senza dover rinunciare alla difesa del nostro lavoro e della nostra dignità.

Concludiamo queste brevi considerazioni con quanto ebbe a dire sulla solidarietà un vescovo dell'abbazia di Westminster che rende egregiamente l'idea su quello che ognuno di noi può e deve fare se vuole cambiare quello ci sta intorno:

"Quando ero giovane e libero e la mia immaginazione non aveva limiti, sognavo di cambiare il mondo. Come divenni più grande e più saggio, scoprii che il mondo non avrebbe potuto essere cambiato, così ridussi la mia visione e decisi solo di cambiare il mio paese, ma anche questo sembrava essere inamovibile. Come crebbi, al crepuscolo della mia vita, in un ultimo disperato tentativo, decisi di cambiare solo la mia famiglia, quelli più vicino a me. Ma anche questi non volevano niente di tutto ciò. E ora che sono legato al mio letto di morte capisco che se solo avessi cambiato per primo me stesso, forse, con l'esempio, avrei potuto cambiare la mia famiglia. Dalla loro ispirazione e con il loro incoraggiamento avrei quindi potuto cambiare in meglio il mio paese. E chi lo sa, avrei potuto forse cambiare il mondo".

Non è più il tempo di delegare ad altri, perché niente può essere cambiato se non sapremo cambiare prima noi stessi, se non ci sforzeremo a dare ognuno il proprio contributo in un continuo agire collettivo ed individuale.

IL 1° MARZO A GENOVA ...

In occasione dei festeggiamenti per la riassunzione dei licenziati, sarà diffusa la bozza di regolamento e, come primo atto concreto, verrà verificata la fusione delle casse di solidarietà nate a Roma e a Genova.

Successivamente, dopo una informativa più diffusa tra i colleghi di lavoro, sarà fissato apposito appuntamento per la definitiva approvazione e per definire le modalità di adesione e di versamento delle quote.



E PER LE FESTE... CAPI DEPOSITO AI TRENI

Roberto De Paolis (RLS Trenitalia Trasporto Regionale Emilia Romagna)

Antonio Recchia (Coordinatore della RSU 63 - TMR Emilia Romagna)

Con un atto unilaterale senza precedenti (almeno negli ultimi 30 anni), la DTR Emilia Romagna aveva deciso di ridurre il numero di agenti in ferie per Natale dal 16,6% previsto dagli accordi sindacali ad un 10-12%, compatibilmente con le esigenze di produzione dei treni.

La Società era giunta a questa determinazione a causa della gravissima situazione di carenza di personale, che si protrae da ormai 10 anni, e che si è particolarmente accentuata con i recenti pensionamenti di personale.

L'anno prossimo (2007), poi, si stima che il 20% dei macchinisti andrà in pensione e al momento sono presenti solo 5 macchinisti in corso di professionalizzazione per sostituirli, a fronte di oltre 40 pensionamenti previsti nella Regione.

E' bene specificare, infine, che il macchinista in Emilia Romagna gode del diritto alle ferie di Natale, o in alternativa di Capodanno, Pasqua e altre 3 festività invernali o autunnali, SOLO OGNI 6 ANNI, e quindi i colleghi a cui sarà impedito di stare in ferie rimarranno per 12 anni senza diritto al Natale. In questi tempi in cui da più parti si sollecita il rispetto delle festività legate alla tradizione cristiana, paradossalmente, ai pochi ferrovieri a cui sarebbe consentito, si impedisce di vivere momenti così importanti per la vita familiare e sociale.

A ridosso del periodo festivo, infine, in uno slancio di generosità davvero commovente, il nuovo gruppo dirigente insediatosi in dicembre aveva, comunque, promesso di fare tutti gli sforzi possibili per dare al personale almeno qualche giorno di congedo nei giorni canonici (25, 26, 31 dic. e Capodanno) anche se non tutti e 4 i giorni previsti per fruire di un corretto congedo invernale.

La promessa è stata parzialmente

mantenuta per il pdm di Parma e Piacenza, mentre a Bologna non si è potuto fare di meglio che dare un solo giorno a una esigua minoranza degli "esclusi dal congedo".

La gran parte del personale di macchina ha adottato durante le feste un comportamento di rispetto dell'orario di lavoro e della rotazione del turno abbastanza rigoroso, mentre qualcuno

ha approfittato per esagerare con gli straordinari. I macchinisti aventi diritto al congedo parentale o alla legge 104 ne hanno fatto l'uso che ritenevano più appropriato e il fenomeno delle malattie è fortemente incrementato.

L'intero corpo dei Capideposito, sia distributori che istruttori, è stato chiamato ad effettuare treni in sostituzione dei numerosi assenti, e sembra che anche il Capo ITR e il Capo Ufficio Turni abbiano effettuato prestazioni ai treni.

Le Segreterie Regionali di tutti i sindacati e l'RSU hanno intenzione, comunque, di proseguire la vertenza sulle assunzioni con successive iniziative in via di definizione.

MOLTI OBBLIGHI ... POCHI DIRITTI

Ricordate l'art. 51 punto h del CCNL?

di Roberto Favretto - Venezia

"il dipendente deve svolgere con diligenza e spirito di collaborazione le proprie mansioni osservando le disposizioni del presente contratto ed i regolamenti interni dell'azienda. In particolare:

... (omissis) ...

h) deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione. Non deve, comunque, eseguire l'ordine quando la sua esecuzione possa comportare violazione di norme penalmente sanzionate."

Notiamo quindi che al superiore è data facoltà (con assenso delle OS firmatarie del CCNL) di:

emettere un ordine contrario a regolamenti e istruzioni !!!!!

Regolamenti e istruzioni, oggi emanati principalmente da RFI, sono quindi così imperfetti da rendersi necessari "aggiustamenti" in esercizio?

Perché la norma contrattuale manca di **reciprocità fra le parti** e non concede anche al lavoratore di aggiustare, in base alla sue conoscenze, regolamenti e istruzioni?

Emettere un ordine che fa violare norme penalmente sanzionate!!!!

Le "norme penalmente sanzionate" sono meglio conosciute con la parola leggi.

Solo qualora il subalterno conosca le leggi con sicurezza tale da opporsi immediatamente all'ordine, può evitare di commettere un reato o di rendersene complice.

E' possibile pensare, durante la stesura di un contratto, che il dipendente conosca le leggi meglio del superiore?

E' possibile prevedere per iscritto, che un dirigente ordini una violazione di legge?

Perché il lavoratore non detiene parimenti la facoltà di prescrivere ai superiori la violazione di "norme penalmente sanzionate"?

Mi sfugge se il parlamento italiano ha dato questo diritto alle imprese ferroviarie od al gestore della rete. Ringrazio chiunque mi fornisca chiarimenti.

Per ora resto convinto che, se una organizzazione sindacale vuole definirsi tale, non può concedere al padrone questo arbitrio.

rlscargovenezia@email.it

QUESITI

a cura di Savio



Domanda

Vorrei sapere se nell'attuale CCNL, o circolare regolamentare, esiste la V.O. (Via Ordinaria), in quanto nella seconda e terza giornata del turno TE di Genova (ma anche in altri impianti), in arrivo e in partenza da Venezia SL, non vengono considerati i 15 minuti di spostamento (VOC) per recarsi e tornare dal dormitorio di Venezia DL come lavoro giornaliero, bensì, solo ai fini della fruizione del riposo minimo.

Fino a qualche tempo fa veniva, invece, graficata sul TV2 la VOC.

La Piana Giuseppe - ITP Genova

Risposta

Quella che viene impropriamente definita VO, non ha le caratteristiche normative delle normali VOC valide ai fini del calcolo della prestazione giornaliera. Si tratta di tempi che servono a riconoscere al personale il tempo necessario per recarsi e tornare dal dormitorio, ma quando questo si trova collocato nello stesso impianto.

Tale tempo, pur non essendo lavoro, non può neppure essere considerato riposo utile, per questa ragione viene sommato al riposo minimo, di cui diventa parte integrante.

Pertanto, in queste particolari circostanze, il riposo f.r. sarà di 7 o 6 ore più il tempo prestabilito per andare e tornare da tale dormitorio posto nel medesimo impianto. Nel caso in cui il dormitorio sia collocato presso un impianto diverso da quello di arrivo e/o di partenza con il proprio servizio, il turno di lavoro dovrà prevedere l'attribuzione della VOC, che è lavoro a tutti gli effetti e verrà considerata ai fini del calcolo della prestazione giornaliera.

Nel caso in esame, la situazione non appare congruente perché il dormitorio del DL di Venezia Marittima appartiene all'impianto in questione e non anche all'impianto di Venezia SL. Correttamente (tenuto conto della distanza) andrebbe attribuito il tempo per andare e tornare dal dormitorio al personale che termina o assume servizio nel deposito di Venezia Marittima, mentre andrebbe attribuita la VOC al personale che inizia e/o termina il proprio servizio nella stazione di Venezia SL, in quanto deve recarsi presso un impianto diverso per la fruizione del riposo f.r..

Invece è accaduto con molta discrezionalità che la Società abbia considerato il dormitorio, per così dire, a "mezzo servizio", quasi che appartenesse ad entrambe le località di servizio. Infatti, per mezzo di una propria circolare, ha stabilito i tempi per andare e tornare dal dormitorio per entrambe le località.

La finalità è evidente, siccome il nuovo contratto ha ridotto la durata dei riposi f.r. che comprendono 4 ore tra

le zero e le cinque, mentre ha mantenuto gli stessi limiti per la prestazione giornaliera dei servizi di sola andata e di solo ritorno, è stato ritenuto più vantaggioso per la costruzione degli allacciamenti togliere le VOC dalla prestazione giornaliera e attribuire gli stessi tempi al riposo minimo f.r. già ridotto a sei ore. Allo stesso modo si tagliano le prestazioni e si riducono le notti quando il R.F.R. ne lambisce gli orari.

Per questa ragione riteniamo sia utile interessare non solo i delegati di Venezia, affinché sia ripristinata in modo corretto l'applicazione delle norme, ma anche i sindacati nazionali per evitare simili degenerazioni.

Domanda

Nel caso in cui il personale inviato in trasferta subisca un infortunio, quale trattamento economico gli compete? In particolare la trasferta rientra nel novero delle competenze accessorie per il calcolo della media dei tre mesi precedenti?

Leonardo Varraso R.L. Chivasso

Risposta

Il CCNL vigente non lascia molti spazi interpretativi proprio perché non vengono più richiamate le precedenti disposizioni in materia di competenze accessorie.

Per il caso in questione si applica il punto 3 dell'Art. 27 che al secondo capoverso, recita testualmente "...Per tutta la durata del periodo di conservazione del posto di cui al precedente punto 2 l'azienda provvederà ad integrare mensilmente il trattamento di cui sopra, al 100% della retribuzione calcolata come media degli ultimi tre mesi precedenti l'assenza, ad eccezione del compenso per lavoro straordinario, della trasferta, dell'indennità di trasferimento e dell'indennità di mobilità individuale."

La norma vigente quindi esclude molto chiaramente la possibilità che in passato, per alcuni casi particolari, veniva riconosciuta. Del resto, negli articoli 72 e 73, relativi alla trasferta, all'assenza dalla residenza, al trasferimento individuale, viene ripetuto il concetto che "i rimborsi e le indennità definite..... sono escluse dal calcolo della retribuzione spettante per tutti gli istituti di legge e lo di contratto."

Il CCNL vigente ha segnato un cambio di regime in tutti sensi, perciò, tutte le disposizioni di legge che venivano richiamate nei precedenti contratti e per questa ragione continuavano ad avere cogenza per il nostro rapporto di lavoro,

oggi non lo sono più e per questa stessa ragione hanno perso del tutto la loro efficacia.

Possiamo dire che l'adozione del vigente CCNL abbia realizzato appieno il percorso di delegificazione avviato con la legge 210/85 che prevedeva appunto la trasformazione del rapporto di lavoro e di tutte le norme di legge che lo regolavano, sostituendole con le norme di carattere contrattuale.



L'AFORISMO DEL MESE

a cura di Maurizio Badoni

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 un sapere filosofico o morale:

Dare un senso alla vita può portare alla follia ma una vita senza senso è come una barca che resta ancorata al porto senza mai arrivare al mare aperto.

di Edgar Lee Masters
Antologia di Spoon River

Dagli Impianti

MODICA (RG)

MACCHINISTI DICHIARATI IN ESUBERO IN 11 SCRIVONO AI SINDACATI E AI DIRIGENTI FS

(...) Da oltre 20 anni con orgoglio, passione e coscienza, prestiamo servizio, come PdM, presso l'impianto di Modica.

(...) Oggi, i valori del nostro lavoro e dell'impegno profuso vengono messi in discussione da decisioni che esulano da logiche di economia e di confronto. Negli ultimi anni siamo stati assegnati, prima alla Divisione Cargo, e dal gennaio 2006, alla Divisione Trasporto Locale, con il preciso impegno, da parte di Trenitalia, di regolarizzare la nostra posizione e consentirci di continuare a lavorare come macchinisti nel luogo dove operiamo da oltre 20 anni.

Adesso ci viene detto che se vogliamo continuare a lavorare vicino alle nostre famiglie e ai nostri affetti, dobbiamo cambiare qualifica: da **Macchinista** a **Capo-treno**. (...) rivendichiamo la nostra appartenenza **professionale** ed **emotiva** al PdM. (...) siamo convinti che il risanamento economico di Trenitalia non possa passare attraverso costrizioni e scelte poco libere esercitate su un numero così esiguo di persone.

In quanto macchinisti di Trenitalia, con gli stessi diritti e doveri dell'intera categoria, riteniamo ingiusto un provvedimento che ci vede fortemente penalizzati.

Per quanto esposto chiediamo a gran voce di poter continuare ad esercitare con fierezza la nostra professione nell'ex Deposito Locomotive di Modica, a cui siamo stati assegnati nel 1985.

(seguono firme)

Modica, 23 gennaio 2007

ANCORA IN MARCIA

MILANO

Lavoratori studenti e... interpretazioni contrattuali

Il diritto allo studio è sancito dalla legge, e regolato dalle norme contrattuali.

Nel CCNL questa materia è trattata nell'art.33, dove, per quanto riguarda gli studenti universitari, si legge che "...ai lavoratori studenti... sono concessi su richiesta permessi giornalieri retribuiti... per le giornate in cui svolgono le prove d'esame."; e inoltre "Gli stessi lavoratori studenti possono usufruire, su richiesta, di permessi retribuiti per i due giorni lavorativi precedenti ciascun esame, nel caso degli studenti universitari".

Ora, l'Azienda, nel caso che i giorni precedenti l'esame ricadano nelle giornate di riposo o di intervallo di turno, considera i permessi come assorbiti, e quindi non conce-

de nulla.

Questa interpretazione è contraria alla logica, in quanto i riposi e gli intervalli previsti nei turni hanno la funzione di garantire il recupero psicofisico del lavoratore, mentre i giorni di permesso servono

per agevolare il lavoratore nello studio, quindi non ha senso che non possano essere recuperati.

E' anche contraria al buon senso, in quanto l'Azienda dovrebbe avere l'interesse ad agevolare il più possibile i propri dipendenti che si impegnano per crescere dal punto di vista culturale, e per acquisire nuovi titoli, perché ne conseguireb-



be un arricchimento delle risorse dell'Azienda stessa.

Quindi, bisogna fare in modo che si arrivi a rivedere questa parte del Contratto, arrivando ad una formulazione della norma che sia inequivocabile, e che vada nella direzione di agevolare il diritto allo studio.

Matteo Mariani e Cristian Ibba

**Comitato di solidarietà - Assemblea Nazionale
Ferrovieri - Ancora in Marcia - 12 gennaio
- Cub - Sdl e tutti coloro che hanno partecipato
alle lotte per la riassunzione organizza a**

GENOVA il 1° marzo

**Dopolavoro ferroviario (stazione Principe)
ore 10.30 - 15.00**

Festa per la riassunzione dei 5 licenziati



**Saranno presenti i 5 licenziati che hanno ripreso il loro posto
di lavoro - Autorità - Istituzioni - Giornalisti - Avvocati ecc.
È anche una occasione per scambiarsi opinioni sui problemi del
momento (liberalizzazioni - contratto - agente solo - sicurezza - ecc.)**

**LA SOLIDARIETÀ E L'UNITÀ SONO I
NOSTRI STRUMENTI DI DIFESA**

Tutti sono invitati a partecipare