

ancora

www.ancorainmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

7 gennaio 2005 - Crevalcore uomo morto - agente unico



QUANDO LA STORIA NON INSEGNA

6 agosto 2010 - Napoli uomo morto - agente solissimo (senza C.T. sul treno)



IN QUESTO NUMERO:

Verso un nuovo CCNL pag 3 e 8

Incidente Circumvesuviana pag 4

IVU-Rail: quali i rischi? pag 13

I macchinisti Frecciargento scrivono all'ANSF pag 6

Cassazione su divise pag 14

Napoli: caos parcheggi pag 15

Ultima ora
SCIOPERO PER CONTRATTO
MOBILITÀ DEL 30/9 - 1/10 DIFFERITO

Un attimo prima d'andare in stampa ci giunge questa notizia che ci lascia ancora una volta scettici. Le OO.SS. stavolta decidono di rinviare lo sciopero per via d'un accordo di ripresa trattative che parrebbero aver trovato con le controparti datoriali. Vogliano quindi cortesemente tutte le OO.SS. avere l'accortezza d'informare sui fatti tutti i lavoratori che stanno rappresentando ai tavoli. Nel frattempo, noi tutti, incalziamo i rappresentanti locali.

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casarucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCORAIN MARCIA - Piazza Baldinucci, 8/r - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 15 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 99862666 intestato a "In Marcia" AIM - Piazza Baldinucci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055.486838 - fax 055.4625985 - contiene i.r.

EDITORIALE

I LAVORATORI, I MACCHINISTI E I SINDACATI

Il mondo del lavoro sta attraversando una fase particolarmente difficile. È in atto un violento attacco ai diritti e alle condizioni di noi lavoratori, che sono il frutto di dure lotte combattute principalmente dalle generazioni che ci hanno preceduto. Stanno venendo minati dei baluardi fino a poco fa ritenuti intaccabili, mai messi in discussione, come il concetto stesso di contratto collettivo: vedi ad esempio il caso FIAT, che vuole uscire dal CCNL dei metalmeccanici, o il caso delle Ferrovie, dove il contratto unico di settore sembra ancora un miraggio. Questi fenomeni non stanno incontrando la necessaria opposizione del fronte sindacale: i sindacati confederali seguono ormai da tempo la linea di assecondare le politiche liberiste governative e datoriali, senza contestare e nemmeno sollevare obiezioni; fa eccezione la Fiom, in particolare con la coraggiosa e solitaria lotta che sta conducendo nel caso di Pomigliano. Il fronte del sindacalismo autonomo e di base, invece, sta tentando di crescere e incidere in maniera più significativa, riuscendoci solo parzialmente, e in modo diverso da settore a settore. In questo scenario fondamentale sarà l'apporto che daranno, oppure non daranno, i lavoratori, che oggi, purtroppo, non stanno dando quella spinta che sarebbe necessaria a cambiare le cose. Solo con una partecipazione ed un impegno più diretto e più massiccio dei lavoratori sarà possibile tentare di invertire la rotta. In questo senso, l'azione dei lavoratori potrebbe esprimersi in due diverse modalità.

La prima, che in molti casi costituisce il preludio alla seconda, è quella che gli studiosi di scienze sociali definiscono "voce", e consiste nel comunicare ai vertici dei sindacati ai quali si è iscritti il proprio dissenso, anche in maniera forte, ma continuando ad aderire alla sigla di appartenenza. Per venire al caso delle FS, è auspicabile che ad esempio i macchinisti che sono iscritti ai sindacati confederali (i quali hanno firmato per l'agente solo, non hanno contestato a livello nazionale l'IVU, non stanno difendendo l'unicità di Trenitalia, non si stanno opponendo allo sfascio della Cargo e continuano imperterriti con le loro politiche clientelari) inizino a contestare i loro rappresentanti con tutti i mezzi possibili: sommergendoli di telefonate, lettere ed e-mail di protesta, contestandoli pubblicamente nelle assemblee e sui luoghi di lavoro.

La seconda modalità, quella più forte e che è appunto in molti casi preceduta dalla prima, è chiamata dagli studiosi "uscita", e consiste nella fuoriuscita dal sindacato a cui si è iscritti, con la disdetta della delega: è dalla delega che i sindacati ricavano le risorse economiche e il riconoscimento da parte aziendale, inclusi i permessi sindacali. Nel nostro caso di FS questo significherebbe una disdetta di massa dai soggetti firmatari di tutti questi accordi peggiorativi.

Questo secondo passo otterrebbe certamente grande effetto e sarebbe un duro colpo nei confronti di questi sindacati, che sono tuttora certi di poter decidere qualunque cosa sulle nostre spalle, senza rischiare di subire conseguenze. Non sarebbe però un passo risolutivo: anche l'"uscita" deve essere un gesto attivo, e non una ritirata e basta. Bisogna sì uscire, ma per dare forza a qualcosa d'altro, per far crescere quei sindacati che sono disposti invece ad impegnarsi per i lavoratori e a dare ascolto alle richieste della base.

Solo così, indebolendo chi ci ha ormai ripetutamente tradito e partecipando tutti insieme ad un soggetto che sia davvero dalla nostra parte, avremo posto delle solide basi per una riscossa.

Fernando

PERCHE' ABBIAMO SCELTO QUESTA COPERTINA

Sappiamo bene che l'agente unico non equivale all'agente solo, e che le cause tecniche che stanno a monte dei due incidenti, di Crevalcore e della Circumvesuviana, non sono le stesse. Abbiamo però scelto questa copertina per dare un segnale, per lanciare un allarme, anche se in tono provocatorio. Abbiamo voluto ricordare ai lettori che dietro alle cause tecniche di entrambi questi incidenti si cela un degrado di sicurezza, una diminuzione della massima sicurezza tecnologicamente ottenibile, che viene operata attraverso la riduzione del personale dei treni, del numero di occhi addestrati a vedere i segnali, a cogliere al volo le situazioni di rischio e a reagire con prontezza. Si tolgono dai treni uomini, macchinisti con alle spalle anni di professionalizzazione, per sostituirli in alcuni casi con la tecnologia (che ha dimostrato in più situazioni di non essere infallibile, ma di essere invece sempre utile quando è installata per supportare, e non sostituire l'uomo); in altri casi invece si tolgono uomini e basta, anche in presenza di vistose falle di tecnologia (caso dell'incidente della Circumvesuviana). Auspichiamo invece che, al contrario di quanto capitato fino ad oggi, la storia incominci ad essere presa come insegnamento, per invertire la rotta e non commettere più gli stessi errori, cosicché non si verifichino più incidenti come questi, che sono costati la vita a tanti macchinisti, ferrovieri, viaggiatori.

La Redazione

COMUNICATO STAMPA

FIAT: A MARCHIONNE, IL LAVORO NON E' SOLO SALARIO MA DIGNITÀ

Roma, 23 agosto 2010 -- Vorrei dire a Marchionne che il lavoro non serve esclusivamente per ricevere lo stipendio ma rappresenta un fondamentale diritto di cittadinanza, l'identità sociale e la dignità di una persona. A Giovanni, Antonio e Marco esprimo la vicinanza mia e quella dei ferrovieri, invitandoli a non desistere perché la loro battaglia riguarda molto da vicino tutti i lavoratori italiani e si pone a presidio della civiltà giuridica nel nostro Paese. Anche le FS, in occasione del mio primo licenziamento del 2006, hanno tentato di tenermi fuori dall'azienda garantendomi lo stipendio; una scorciatoia antidemocratica ed antisindacale molto insidiosa ma che con i compagni di lavoro abbiamo respinto con forza perché finalizzata a separare fisicamente i lavoratori tra loro e dalla realtà lavorativa e a neutralizzare la loro attività.

Mi domando anche quanti soldi di pubblicità dovrà spendere la Fiat per attenuare l'immagine crudele, autoritaria che ha assunto il suo marchio in Italia e nel mondo.

Dante De Angelis

VERSO UN NUOVO CCNL di M. Balbi (TS)

SCIOPERO, MA PER COSA?

Le OOSS hanno indetto ed esortato il personale FS ad aderire allo sciopero dello scorso 8-9 luglio. Ma il personale che s'è astenuto conosce i contenuti del contratto che si sta delineando?

Il 1° ottobre le Organizzazioni sindacali porteranno i lavoratori dei trasporti a scioperare per sostenere la vertenza in atto, che vede quasi in stallo la fase concertativa, su quello che oramai è divenuto famoso come *Contratto della Mobilità*. Ma sono pochi i lavoratori che conoscono i testi che in questo periodo si stanno sottoscrivendo a Roma.

Innanzitutto chiariamo che il c.d. *CCNL della Mobilità* si applicherà ai lavoratori delle imprese che operano nel settore del trasporto per via terrestre, acque interne o lagunari, ferroviario e relative reti infrastrutturali. Di durata triennale, scadrà il 31 dicembre 2011.

Il giorno stesso dello sciopero, il 9 luglio, proseguiva il confronto tra le associazioni datoriali (Federtrasporto, Anep, Asstra e Anav) e le organizzazioni sindacali. Con i primi documenti preliminari è già da ora possibile formare un quadro generico sullo stato di avanzamento dei lavori.

Vediamo nel dettaglio alcuni articoli già siglati o in fase di definizione nel nuovo contratto.

In particolare risulta subito evidente un'ulteriore limitazione della funzione sindacale nell'ambito delle relazioni industriali: già all'art. 1 del documento di sintesi si parla di "metodo partecipativo". Ieri avevamo il metodo **conflittuale**, oggi abbiamo quello **concertativo** e domani avremo quello **partecipativo**. Quello che viene da chiedersi, è se nel futuro il sindacato non divenga un mero spettatore/partecipante delle scelte aziendali. Si parla inoltre di crescita dei livelli di competitività, flessibilità, efficienza e produttività delle imprese. A malapena si parla di tutela e sicurezza del lavoro.

La salute non viene proprio contemplata.

...E INTANTO LA VERTENZA EQUIPAGGI VA A FARSI BENEDIRE

Stavolta il caro Matteoli non c'entra, l'Or.S.A. Ferrovie ha fatto tutto da sola, autodifferendo lo sciopero contro l'accordo del 15 maggio

Colpevole decisione! Non c'è altro per descrivere il più clamoroso passo falso dell'Or.S.A. dal 15/9/2009 a oggi.

Infatti il 30 di luglio, quando nonostante i differimenti imposti dal ministro dei trasporti la vertenza "agente solo" aveva ripreso vigore, arriva l'ennesima doccia fredda, anzi gelata: col prot. 134 l'O.S. autodifferisce lo sciopero del 25/26 settembre a data da destinarsi (fino al momento di andare in stampa tutto tace, nessuna riproclamazione né informativa). Francamente sia In Marcia che i macchinisti in generale, tutto potevano aspettarsi a questo punto tranne che quello che sembrava l'ultimo baluardo in difesa della categoria si tirasse indietro in questo modo.

Da quello che ho potuto constatare, nei coordinamenti regionali "Macchinisti Uniti" che avevano preso una posizione netta contro lo

Vengono inoltre previsti dei "singoli CCNL" (definiti *aziendali*; le OOSS vorrebbero anche quelli *territoriali*), istituzione definita dall'art. 2. In particolare si può subito vedere quale sia il vero obiettivo di un contratto di secondo livello: "...perseguire l'obiettivo di collegare incentivi economici ad incrementi di produttività, di qualità, di redditività, di efficacia, di innovazione, di efficienza organizzativa ed altri elementi rilevanti ai fini del miglioramento della competitività aziendale..." (estratto dell'art. 4). In pratica il contratto aziendale servirà a far lavorare il personale di più, anziché meglio!

Da notare come, nonostante nell'art. 1 si faccia finta di promuovere l'incremento dei "livelli di tutela e sicurezza del lavoro", alla figura del RLS (Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza) vengono garantite ancora solamente 40 ore di permessi retribuiti annui per poter svolgere questo fondamentale ruolo, previsto dal D.Lgs. 81/08 - Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro.

Meriterebbe invece una trattazione separata e particolareggiata per tutto quello che riguarda l'art. 23 - *Contratto di apprendistato professionalizzante*, argomento scottante, inserito anche tra i punti vertenziali per lo sciopero del 25-26 settembre indetto da OrSA (e subito oggetto di revoca). Risulta quantomeno contraddittorio che sia previsto che la qualificazione si possa acquisire al termine del rapporto di lavoro (ovvero del contratto di apprendistato, nda), mentre sia previsto esplicitamente che: "il personale in apprendistato professionalizzante addetto al servizio di condotta può essere utilizzato nelle attività proprie delle figure professionali da conseguire a condizione che abbia acquisito le pa-

renti previste". Come dire: l'apprendista sarà riconosciuto professionista al termine dello scadere del contratto di apprendistato, ma intanto le aziende lo potranno utilizzare "nelle attività proprie delle figure professionali da conseguire". Ciò accade di già, ma in questa fase di contrattazione i sindacati non sono riusciti a cavare un ragno dal buco. E dire che di ferrovieri apprendisti, già utilizzati da professionisti, ingiustamente lasciati a casa ce ne sono! Anche qui, nessuna conquista.

Allo stato attuale il confronto è stato concordato sui primi due dei quattro punti previsti dai protocolli d'intesa (che sono: campo di applicazione, decorrenza e durata, disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro).

ASSOCIAZIONI DATORIALI

Brevi cenni sulle controparti sedute al tavolo negoziale

In questi giorni in cui tanto si parla di rinnovo contrattuale, potrebbe sfuggire a qualcuno quali siano le forze in gioco in questa fase così delicata. Con il CCNL della Mobilità, infatti, s'è voluto mettere insieme delle categorie di lavoratori che svolgono funzioni simili - trasporto di persone e cose - operando però in settori leggermente differenti tra loro (trasporto su gomma, via acqua e su ferro). Ecco così che anche le associazioni datoriali si sono trovate in contrasto perfino tra loro, in quanto le esigenze sono differenti, proprio in funzione dell'organizzazione del lavoro.

Vediamo brevemente chi sono le associazioni datoriali interessate:

Federtrasporto raccoglie le associazioni di operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo aderenti a **Confindustria** (tra questi anche **AGENS**, che rappresenta gli interessi del settore dei trasporti, con particolare riguardo a quello delle attività ferroviarie e servizi - in pratica i firmatari dell'attuale CCNL delle Attività Ferroviarie). Tra i membri di spicco c'è il dott. Braccialarghe, attuale consigliere del Consiglio di Amministrazione di Trenitalia.

ASSTRA, Associazione Trasporti, è l'Associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private.

ANAV è un'associazione di imprese di trasporto passeggeri con autobus e pullman. In particolare si può notare come le posizioni di ASSTRA e ANAV siano similmente in contrasto con diverse attuali formulazioni del CCNL della Mobilità, mentre Federtrasporto è risultata essere maggiormente "morbida", presumibilmente a causa dei "contratti di provenienza", ovvero quello delle attività ferroviarie.

G. Cardinale (BO)



SOLIDARIETÀ AL COLLEGA GIANCARLO

Agente solo (anzi solissimo!) e mancanza di adeguata tecnologia alla base dell'incidente della Circumvesuviana

Massima e completa solidarietà al macchinista e collega Giancarlo Naso coinvolto nel tragico incidente della Circumvesuviana.

Dalle notizie giornalistiche di stampa e televisione, "avvalorate" da interviste a qualche pendolare, l'unica impressione che ci è sembrata di ricavare è stata quella della completa responsabilità del macchinista agente solo, o perché al telefonino o perché ad una velocità superiore a quella prevista.

Notizie e parole destituite di ogni fondamento, basate sulla disinformazione prevalente nel nostro Paese, a cui non ci è sembrato di aver trovato una adeguata risposta da parte degli organi competenti, a cominciare dalla stessa Circumvesuviana.

Nel modello di lavoro del macchinista ad agente solo (ad agente solissimo nel caso in esame, per la mancanza del Capotreno sul convoglio), stando alle intenzioni dell'accordo sottoscritto tra Azienda e OOSS, il telefonino (di cui c'entra poco la speculazione sulle chiamate private) insieme ad apparecchiature atte al controllo della presenza del macchinista e/o della velocità di marcia del treno, avrebbero dovuto essere quegli strumenti sempre funzionanti pronti ad essere utilizzati o ad intervenire in qualsiasi momento, in sostituzione del secondo macchinista, in caso di bisogno per garantire la sicurezza delle persone e di chi lavora sui treni.

Sembra però evidente, in questo incidente

"grave è che in nome della libera concorrenza, quindi anche di risparmio del personale, si possa introdurre il concetto probabilistico dei disastri ferroviari, quindi della sicurezza nei servizi di pubblica utilità"

ferroviario, la dimostrazione che con il sistema di lavoro ad agente solo, ancora oggetto di tante contestazioni anche in Trenitalia, qualcosa non ha funzionato, che vanno tenuti in considerazione i rilievi di coloro che ad esso si sono sempre opposti, finora inascoltati, e che non può essere considerato responsabile di un disastro ferroviario quel macchinista, che in questo sistema rappresenta la parte più debole e vulnerabile, costretto a lavorare con "le nuove regole".

Cosa ancora più grave è che in nome della libera concorrenza, quindi anche di risparmio del personale, si possa introdurre il concetto probabilistico dei disastri ferroviari, quindi della sicurezza nei servizi di pubblica utilità. La probabilità è un disastro ferroviario già preventivato che tocca a colui il quale si spegne il fiammifero tra le dita!

Nessuno di noi viene a lavorare per correre questo rischio... ma per svolgere al meglio il proprio lavoro!

La tendenza delle aziende di trasporto dovrebbe essere quella di fare il possibile, al livello di esperienze già raggiunte e a quello che le attuali tecnologie consentono, per scongiurare gli incidenti ferroviari: questo è il concetto di prevenzione al contrario della preventivazione di quello possibile!

Pensiamo così di essere vicini al nostro sfortunato collega Giancarlo Naso, come crediamo

IL SILENZIO DEI SINDACATI!

Premesso che:

- 1) il contratto di Mobilità investe tutte le società di trasporto
- 2) le trattative o accordi di primo e secondo livello o extra CCNL interessano tutte le società
- 3) liberalizzazioni e privatizzazioni cadono su tutti i lavoratori ed utenti
- 4) l'agente solo per risparmio personale ed altro è scempio in tutte le società di trasporto

Abbiamo constatato che:

oltre al comunicato di solidarietà al macchinista dell'In Marcia (pubblicato di fianco ndr), articoli di giornali e solo poche righe da OO.SS. regione Campania non vi sono altri comunicati ufficiali delle segreterie nazionali sull'incidente gravissimo della Circumvesuviana.

In più nei comunicati sull'incidente di Capitello (Sapri) non viene ricordato che vi era stato il 6 Agosto nella stessa regione, a meno di un mese di distanza, un altro incidente ferroviario.

La sicurezza, in un contratto di Mobilità ha valore anche per la Circumvesuviana?

La Circumvesuviana, inoltre, sciopera con le stesse sigle OO.SS. FS per il CCNL della Mobilità.

Dai link OO.SS. Nazionali si può notare un vuoto dal 4 al 9 Agosto.

Colpa o no del macchinista solissimo, la sicurezza è mancata sul luogo di lavoro!

Forse col silenzio si ottiene la miglior difesa? Perché questo silenzio non è stato fatto anche per Crevalcore o per altri incidenti? Non abbiamo trovato in rete alcun comunicato nazionale-ufficiale ma speriamo che ve ne siano.

Se tal silenzio è tutto, allora il prezzo da pagare per far partire in tutti i modi il contratto della Mobilità sarà molto alto per tutti i lavoratori!



che lo siano tutti coloro che insieme a noi fanno questo lavoro.

La Redazione

SCENARIO INCIDENTE CIRCUMVESUVIANA

Treno	Il famigerato Uomo Morto , con temporizzazione di 10 sec
ETR attrezzato con	A.T.P. - Automatic Train Protection - In pratica una ripetizione segnali con in più la limitazione della velocità legata al sistema C.M.T.
	S.C.M.T.
Linea	Alcune tratte sono attrezzate con boe S.C.M.T., ma il tratto dello svio (limitato da molti mesi a 20 km/h) non era attrezzato
Equipaggio	Macchinista solo-solo (sul convoglio non c'era il capotreno)

da **éCostiera.it**, Pagina di cronaca di **Francesco Specchio** che riportiamo ai nostri lettori

COME SEMPRE LA COLPA È SUBITO DEL CONDUCENTE...

...Anche questa volta succede come da copione: la colpa è del conducente! Erano passate poche ore dal deragliamento del treno della Circumvesuviana all'altezza di Gianturco, lungo la linea S. Giorgio a Cremano - Napoli, che già si presentavano come pressoché sicuri il quadro delle responsabilità e la dinamica dell'incidente.

A tutt'oggi, e si presuppone ancora per molte settimane, almeno fino a quando non prenderanno corpo le inchieste appena avviate, non si sa nulla di preciso e le ipotesi avanzate sono segnate da punti di vista largamente interessati.

Il direttore dell'azienda di gestione, e ben si capisce, **ma addirittura il sindaco di Napoli**, e si capisce molto meno, hanno prontamente offerto la soluzione: si tratta di un errore umano e la causa scatenante è stata l'eccessiva velocità in quel tratto, con il che si aprono scenari inquietanti per le responsabilità della gestione, come solo la cronista del Corriere della Sera ha voluto sagacemente notare. Con altrettanta prontezza, ma almeno con l'ausilio di un'indubbia esperienza ed essendo pure coinvolto emotivamente (il figlio è uno dei feriti gravi), un macchinista delle Ferrovie (ex) dello Stato si è sentito di escludere l'errore umano, invitando invece a guardare ai problemi strutturali e dei sistemi di sicurezza.

Volendoci affidarci alle impressioni e dovendo scegliere tra le due alternative, si potrebbe propendere per la versione del macchinista, anche perché il *macchinista colpevole* aveva provveduto a segnalare mezz'ora prima, e cioè alla fine della corsa precedente, anomalie proprio su quella linea. Ma stiamo ai fatti evidenti ed accertati: **su quel tratto la linea è stata interessata da interventi di consolidamento delle sponde, realizzati con rinforzi in legno ed acciaio e motivati dai lavori di cui è oggetto da ben 4 anni la sottostante linea della Metropolitana**; e sempre su quel tratto non vi sono sistemi automatici di controllo della velocità, per cui anche un treno supertecnologico, come fa ancora notare il Corriere, non avrebbe potuto utilizzare in questo caso i dispositivi di ultima generazione. Volendo svolgere, sempre alla luce dei fatti, considerazioni più *politiche* non possiamo non affermare che questo incidente, come quasi tutti gli altri, è figlio delle esasperate scelte di contenimento dei costi di tutti i servizi pubblici, segnatamente del trasporto pubblico.

Ovviamente, a loro volta, quelle scelte sono state dettate dalla volontà, appunto *politica*, di spostare decisamente la gestione dei servizi pubblici dalle entità statuali a quelle private, assoggettandola quindi alle sole e spietate leggi del mercato. Si può dire tutto dei trasporti gestiti dal privato, che li renderebbe più belli, più godibili, più diffusi, ma non si è mai saputo che si trattasse di un aumento della sicurezza e di una diminuzione delle tariffe.

Aumentano invece le tariffe, pagate dai cittadini che sono diventati intanto clienti/utenti, e diminuiscono i costi di gestione, a partire da quelli dovuti all'adeguamento dei sistemi di sicurezza.

E giungiamo così all'osservazione più banale, ma decisiva: **se a guidare il treno fossero stati in due, e non il solo (eterno colpevole) macchinista, sicuramente l'incidente non sarebbe avvenuto.** Si dirà che oggi nessun sistema di trasporto, salvo quello aereo, per il quale l'abolizione del secondo pilota assumerebbe caratteri criminali, può permettersi più di un solo conducente. E allora si dica pure, esplicitamente, che si è sacrificata la sicurezza sull'altare del profitto.

Non lo si dice, perché si sostiene che i moderni sistemi di controllo riescano a rispondere efficacemente all'evoluzione dei cosiddetti *standard prestazionali*, a partire dalle velocità di regime e dalle accelerazioni e decelerazioni massime ammissibili. E si sostiene il falso. **Il caso emblematico è stato quello della gloriosa metropolitana di Londra**, privatizzata con la forza dalla signora Thatcher nel pieno del suo furore liberista, contro la volontà popolare ma anche contro quella dell'allora sindaco socialista della capitale britannica. I risultati immediati furono gli aumenti dei biglietti e l'impennata degli incidenti, anche gravissimi, sulle linee del modello di tutte le metropolitane. Dalla Gran Bretagna partì il nuovo modello di conducente unico, ed i sistemi sempre più automatizzati di verifica del pagamento dei biglietti: unico anche il biglietto (ovviamente, comunque più caro), tornelli, rilevatori elettronici, ecc. Tutto ciò con il corollario di una miriade di nuovi appalti, commesse, concessioni, e... le mazzette.

A questo punto gli epigoni della *scuola trasportistica campana* potrebbero dire che si sta divagando, facendo come al solito demagogia. Ma, preferire il bello all'utile ed al sicuro, allestire mostre costosissime invece di mettere gli allarmi in tutti i punti pericolosi e non solo ai semafori (perché l'obbligo di legge li prevede solo per i semafori), preferire treni affusolati piuttosto che solidi e sicuri, anche perché così *sembrano i più moderni*, insomma tutto questo non significa divagare dai propri obblighi istituzionali, o anche solo professionali? E invece a coprire il tutto, come il classico *mantello della misericordia*, c'è il cosiddetto *uomo morto*, appunto il dispositivo introdotto per sostituire, sostengono i professori-ingegneri, l'uomo vivo, il secondo macchinista. Peccato che il dispositivo, che prevede una risposta attiva del macchinista per ogni breve intervallo di tempo (in questo caso le cronache sono incerte: 10 o 15 secondi), sia sostanzialmente efficace nel caso di impedimento grave del conducente, uno svenimento o addirittura una morte improvvisa. Nel caso di altri eventi, anomalie tecniche, anche semplici distrazioni (trattandosi pur sempre di esseri umani) non invalidanti l'*uomo morto* è praticamente inutile. Ed allora, come sempre, purtroppo per cittadini, il morto ci scappa davvero...

Sembrano formiche, dal locomotore, te le vedi sbucare davanti all'improvviso, i binari di Bologna ne sono pieni. Ci vuole un po' di pazienza si deve costruire la nuova stazione. Quando te li trovi a gruppi in mezzo ai binari senza segnalazioni, fischi perché si scansino ed a volte pensi che potrebbe finire male. Sono morte altre tre formiche, avevano un nome, Michele Mormile, Fortunato Calvino e Pietro Mirabelli, ed avevano anche una vita. Da una piccola formica a tre formiche che non ci sono più.

L. Ciriello (BO)

SCONFORTO di C. Ballerini e G. Ghiribelli (FI) ANCORA 3 MORTI SUL LAVORO IN UN MESE

Il 4 agosto nei pressi di Bologna, il primo settembre a Capitello (SA) e la notte tra il 21 ed il 22 settembre a Sigrino (Svizzera)

hanno perso la vita sul lavoro altri tre operai. Michele Mormile, lavoratore di A&B impianti, una delle tante ditte che lavorano per le FS in sub-sub-subappalto, è morto mentre lavorava sui binari della "Porrettana", investito da un treno della FER (azienda di trasporto locale in Emilia Romagna partecipata da Trenitalia) diretto a Poggio Rusco, che transitava in altra linea ma in un tratto in cui i binari sono attigui.

Neanche un mese dopo, Fortunato Calvino, dipendente di RFI, è morto mentre era a lavoro sulla tratta Policastro-Sapri, investito da un carrello lavori, insieme al collega Armando Ignacchitti, rimasto gravemente ferito.

Spesso capita di trovare operai lungo la linea, magari dietro le curve, senza aver precedentemente intravisto la prevista tabella S o C, e tra l'altro senza alcun guardiano o apparecchiatura omologata da RFI di rilevazione del passaggio dei treni, che li avvisi del nostro sopraggiungere. Inoltre se aggiungiamo la scarsa visibilità dovuta alla scarsa pulizia dalla vegetazione della Rete Ferroviaria Italiana, questa situazione non è più sopportabile. Nel caso incorreste in un'analoga situazione, invitiamo tutti a fermare il treno ed emettere il seguente M40 al DM della stazione successiva / DCO:

Si da avviso a DM/DCO di che al cippo chilometrico/tra i cippi chilometrici - senso pari/dispari della linea-....., tra le stazioni di e, è stata riscontrata la presenza di personale non notificato e non segnalato a mezzo di apposita tabella di cui all'art.75 del Regolamento sui Segnali.

Pietro Mirabelli invece è morto a 54 anni durante i lavori di scavo del nuovo tunnel "Alpitransit" a Sigrino, in Svizzera. Pietro lavorava in Italia, ha contribuito a costruire la nuova linea tra Bologna e Firenze, era un RLS che ha combattuto tanto per i diritti, la sicurezza e la dignità dei lavoratori, invocando appelli anche al Presidente della Repubblica, ai Vescovi di Firenze e Bologna ed ha collaborato con Medicina Democratica per combattere le disastrose condizioni di lavoro dei minatori del XXI secolo. Per tutta risposta, si è trovato senza lavoro, così, il destino di un uomo meritevole d'ogni riconoscenza ed onore, l'ha condotto a lavorare in Svizzera. Non possiamo far altro che ricordarlo per sempre, ogni qualvolta passeremo da quel nuovissimo traforo che contribuirà a creare la "metropolitana dell'Europa". Esprimiamo tutte le nostre condoglianze alle famiglie dei defunti.

Giornata per le Vittime del Lavoro

Ogni anno 800.000 invalidi e 130.000 vedove. Ogni giorno 2.400 infortuni, 3 morti e 80 denunce di malattie professionali. La Giornata per le Vittime del Lavoro è una manifestazione nazionale che dal 1998 si celebra nella seconda domenica di ottobre.

Oltre 200.000 persone ogni anno, in tutta Italia, si ritrovano per ricordare le vittime degli incidenti sul lavoro e per manifestare contro le morti bianche. In tal senso, la Giornata Nazionale, non vuole essere solo un momento di commemorazione, ma anche un'esortazione a preservare in modo più efficace la salute e la vita dei lavoratori, nonché a migliorare la tutela prevista per le vittime del lavoro.



AGENTE SOLO di E. Vaguera (LI)

200 KM/H SENZA RS

Agente solo e clima pesante, stress da ritardo e da circolare 26 stanno mettendo a repentaglio la proverbiale ponderatezza dei macchinisti. Rischio messo anche in evidenza dai colleghi di Frecciargento di Roma nella loro lettera all'ANSF che riportiamo integralmente

Da vari impianti giungono voci di un macchinista ad agente solo, che per paura di sentirsi contestare un ritardo, avrebbe percorso la linea DD Roma - Firenze a 200 Km/h con la piastra RS + SCMT staccata. Queste voci è stata drammaticamente confermata dai C.D. Istruttori in occasione di alcune scuole di aggiornamento. Siccome non possiamo credere che un macchinista non sia consapevole che senza ripetizione segnali (ed scmt) e per giunta ad agente solo, non sia assolutamente possibile viaggiare, soprattutto a tale velocità non consentita neanche in caso di condotta a doppio agente, e non possiamo credere che non si renda conto dei rischi che ha corso ed ha fatto correre ai passeggeri; possiamo solo sgomentarci e ricondurci ad indiziare come colpevoli in primis le enormi pressioni psicologiche che l'azienda ha improntato sul PdM, in particolar modo

su quello operante alle nuovissime divisioni Freccia Rossa e Freccia Argento. E' chiaro che queste pressioni hanno chiaramente più effetto sugli individui caratterialmente più deboli, ma non dobbiamo pensare che non colpiscano anche i forti, perchè tutti quanti, a prescindere dal carattere, abbiamo avuto, ed avremo, momenti di maggior debolezza dovuta a tanti motivi, magari anche extra-ferroviari. L'agente solo quindi, insieme alla situazione di vulnerabilità provocata dallo stress, nella quale giorno più, giorno meno, viviamo, rischia ancor di più di portarci ad agire effettuando operazioni non previste o rigorosamente vietate dai regolamenti e che a mente fredda non avremmo mai fatto. L'agente solo, tra le altre cose, ci porta anche a sbagliare, principalmente in situazioni di degrado, nel caso di "interpretazioni" delle regole dovute sia a errori di cattiva applicazione

LETTERA APERTA DEI MACCHINISTI FRECCIARGENTO ROMA TRENITALIA SpA

All' Ing. Alberto Chiovelli

Direttore dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
E p.c. Segreterie Nazionali FILT, FIT, UILT, ORSA, UGL, FAST.

I macchinisti di Esercizio Frecciargento di Roma, riuniti in assemblea il 1° luglio 2010, dopo ampia discussione sui nuovi turni di lavoro entrati in vigore il 13 giugno 2010 hanno evidenziato alcune difformità con le norme del vigente CCNL e successivi accordi oltre che diverse criticità. Alla luce dell'esperienza maturata in questo primo anno di esercizio con il nuovo modulo di condotta dei treni ad Agente Solo, dobbiamo registrare una oggettiva pesantezza del lavoro, dovuta in particolare ad alcuni allacciamenti (perché realizzati con la normativa prevista per il **DOPPIO AGENTE** e invece calata pari pari anche per l'**AGENTE SOLO**) con Riposi Fuori Residenza (RFR) di poco superiori alle 6 ore e con partenze ed arrivi che di fatto compromettono la possibilità di consumare i pasti in orari decenti. Nonostante colloqui informali e incontri ufficiali fra la RSU/ OO.SS. e la Dirigenza F.S. non vi sono stati adeguati interventi alle giornate in oggetto. Di nuovo riuniti in assemblea il 20 luglio abbiamo constatato infatti, che i pochi aggiustamenti apportati, rappresentano una piccola parte di quanto evidenziato, soprattutto per quanto riguarda i servizi con RFR i quali prevedono un periodo di riposo di poco superiore alle 6 ore lorde che si riducono a poco più di quattro al netto dei tempi di eventuale pasto, trasferimento in albergo (o ferrhotel), igiene personale e il necessario periodo di rilassamento dopo più di quattro ore di guida da soli. Tale situazione rende molto faticoso il servizio di ritorno che si è costretti ad affrontare in condizioni psicofisiche non ottimali per garantire il massimo livello di attenzione ed efficienza soprattutto considerando che si viaggia con equipaggio ad agente solo su linee sulle quali si passa da un sistema di esercizio ad un altro più volte e con mezzi che necessitano di continua vigilanza. Inoltre alcune giornate sono graficate con i tempi supplementari per cambio volante (15 minuti minimi) soppressi, altre vengono messe fuori turno per essere comandate in deroga alle norme con lavoro continuato ininterrotto per oltre 6 ore senza la prevista pausa di 15 minuti necessaria per le umane esigenze fisiologiche del macchinista solo. Riteniamo che tali situazioni siano strettamente correlate alla sicurezza del trasporto ferroviario ed è per questo che crediamo sia auspicabile un Suo autorevole intervento.

Roma 6 agosto 2010

Distinti saluti
i macchinisti presenti alle assemblee di F.A. Roma



dei regolamenti, sia alla nostra indole umana che spesso ci conduce a farci sentire in dovere verso i viaggiatori di sopperire alle deficienze aziendali facendo più del nostro dovere e derogando a qualche regola. Ma questo è un altro discorso.

Dalla lettura della zona, pare che il macchinista si sia approssimato svariate volte ai segnali d'avviso dei bivi, dei p.c. della DD intorno ai 150 Km/h, così da riuscire a rispettare un eventuale segnale a via impedita, a dimostrazione del fatto che il macchinista era consapevole di ciò che stava facendo e che il senso di responsabilità era presente, ma su di lui, quel giorno, ha vinto lo stress psicologico che l'azienda è riuscita ad instaurare. A Roma Termini infatti non riusciva ad inserire la ripetizione, forse era guasta. Il segnale si apre, lui riprova ad inserirla. Il capotreno fischia, scattano le porte, lui era in grossa difficoltà. così "stacca la piastra e gira il CEA", il blocco porte c'era già e parte. Hanno vinto lo stress da ritardo, da circolare 26 e il clima pesante che è calato su di noi. Non è difficile immaginare cosa sarebbe potuto avvenire se l'ETR avesse incontrato un segnale di avviso giallo, senza che il macchinista lo vedesse, o addirittura in caso di malore di quell'unico macchinista.

Le apparecchiature di sicurezza non potranno mai sostituire l'uomo: erano, sono e saranno sempre un supporto all'uomo, ma se l'uomo per un qualsiasi motivo, qualunque esso sia, sbaglia ad utilizzarle, impostarle e gestirle, allora non servono a nulla, anzi! Se impostate ed utilizzate erroneamente, danno una sensazione di sicurezza che poi nella realtà non c'è e che in compenso abbassa anche il livello di attenzione dell'operatore.

Anche per questo continuiamo fermamente ad essere contrari all'agente solo.

La presenza del secondo macchinista, anche senza RS ed SCMT, avrebbe permesso la sicurezza della marcia, correggendo l'operato del primo macchinista in caso d'errore. E sono convinto che i 200 Km/h non li avrebbero mai raggiunti, perchè la presenza del "socio", abbassa lo stress, dimezza le pressioni aziendali ed aumenta notevolmente il cosiddetto self-control. In una situazione del genere, chi avrebbe provato a sfondare i 150 Km/h (adesso 100 Km/h) con un collega accanto, anche se la visibilità fosse stata ottima? Nessuno! Anche soltanto per la paura di sentirsi richia-

mare dal collega.

Quindi, siccome fino a quando tutto va a finire bene non ci sono problemi, ed i problemi nascono quando qualcosa va storto; cari Maestri, basta correre (nel vero senso della parola) per fare i cambi banco. Hanno voluto l'agente solo? Non possiamo sopperire da soli a tutte le incombenze che fino ad un anno fa erano di due macchinisti! Da soli e senza piastra non si va! Se c'è da fare un'annotazione sui libri di bordo CI SI FERMA, si comunica alla sala operativa e solo allora si riparte! Prima di partire si leggono tutte le prescrizioni ed i libri di bordo, senza guardare l'orologio. Ricordiamoci che la fascia oraria della refezione è già enorme, guardiamo almeno di farla rispettare con la mezz'ora minima per mangiare. E ricordiamoci che siamo esseri umani e che possiamo aver bisogno d'andare in bagno anche a Bologna su un Milano-Roma non-stop. E per chi insiste a dire "in Europa fanno così", il macchinista in quasi tutta Europa è un guidatore. Noi per l'azienda siamo guidatori o macchinisti, a seconda dei casi e di come gli fa comodo. Ma per le mansioni che abbiamo, ricordiamoci che siamo sempre macchinisti. Senza considerare tutti i "piaceri" che facciamo al 303, dopo tutti i soprusi di ogni genere che subiamo. Spieghiamo al CD di turno che non è nulla di personale, ma che non vogliamo non fare un piacere a lui, ma all'azienda. E anzi, a lui facciamo un dispetto, perchè direttamente dietro alla nostra qualità di vita vi è quella dei CD, dei CD istruttori e dei vari impianti, ed IVU sta dandone riprova, in quanto sarà una bella fregatura anche per i CD. E poi, chi potrebbe dire nulla al CD che non riesce a coprire un modulo perchè nessuno viene d'intervallo o a doppiare/triplicare? Non è colpa nostra se lo "spezzatino FS" ha portato a diminuire vertiginosamente la "produttività" del personale e ha portato alla necessità dello stra-straordinario. Siamo ancora a tempo per sollevare la testa e magari ad organizzarsi per lavorare a normativa, come forma di protesta, tutti insieme per almeno un po' di tempo. Basta raccattare le briciole dello straordinario, ogni mese che passa ci spremono di più, dimostriamo che siamo capaci di dire "NO!", che non zappiamo solo il nostro piccolo orticello, ma che sappiamo pensare ad unirci per coltivare una distesa di campi, perchè l'unione fa la forza!

ATTUALITÀ di M. Mariani (MI)

SCANDALO NEL SALPAS LOMBARDIA

I rappresentanti dell'OrSA- settore appalti colti sul fatto a chiedere "mazzette"



I fatti

Nello scorso mese di luglio la Polizia ferroviaria ha arrestato in flagranza di reato Pasquale Maio, segretario nazionale aggiunto del Salpas-OrSA e un dipendente delle FS di Milano, Walter Di Bona, 43 anni, che si spacciava per «ispettore della qualità». È stato poi denunciato un altro rappresentante del Salpas, Martino Maio (fratello di Pasquale). Pasquale Maio è stato filmato fuori dalla stazione di Milano Rogoredo, nell'atto di ricevere una busta contenente 10 mila euro da un dirigente della ditta vittima dell'estorsione; Di Bona è stato invece ripreso all'esterno della Stazione Centrale di Milano con una busta contenente 2 mila euro. Per tutti l'accusa è di estorsione in concorso, per una cifra complessiva, in tre anni, di circa 130 mila euro.

Secondo la squadra di Polizia giudiziaria i Maio e Di Bona avrebbero chiesto il «pizzo» a quattro ditte (la bergamasca Dussmann Service Srl, la C.S.I. Srl di Roma, la Berruti Federico e figlio Srl di Alessandria e La Pulizie ed affini Spa di Brescia) che si erano appena aggiudicate l'appalto per le pulizie di stazioni e treni: se il titolare rifiutava di pagare, i sindacalisti minacciavano di scatenare scioperi e bloccare il lavoro; le agitazioni avrebbero portato a un rallentamento del lavoro che avrebbe poi fatto scattare le penali da parte del Gruppo FS. Non solo: Di Bona si sarebbe finto «ispettore», per fare pressione sui vertici delle aziende ricattate, sostenendo di poter evitare di far scattare i controlli del Gruppo FS sulle effettive pulizie dei treni, dietro il pagamento di 800 euro mensili. (Fonte: Milano Corriere)

L'attacco di Moretti

Appena venuto a conoscenza di questi fatti, l'AD di FS Moretti ha commentato: «È una brutta pagina. I rappresentanti dei lavoratori non si dovrebbero prestare a certe cose». Moretti ha inoltre aggiunto: «È brutto che un sindacato come l'OrSA complotti con le imprese perchè non si effettuino o si effettuino male le pulizie a bordo dei treni». (Fonte: Milano Corriere)

La risposta dell'OrSA

La Segreteria Generale dell'OrSA con un comunicato stampa ha precisato che Pasquale e Martino Maio sono stati sospesi dai propri incarichi all'interno dell'organizzazione già dal 5 maggio e che appena avuta notizia dei provvedi-

menti giudiziari l'OrSA si è costituita parte civile nei confronti di chiunque sia stato implicato in questa vicenda ed abbia arrecato un danno d'immagine all'organizzazione.

La Segreteria Generale ha inoltre replicato alle parole di Moretti, dichiarando che l'AD di FS con le sue dichiarazioni ha dimostrato di ignorare il patrimonio storico e sindacale dell'OrSA; e ha inoltre fatto questo paragone: attribuire le responsabilità di un episodio di questa gravità all'intera organizzazione sarebbe come se si attribuissero all'intero gruppo FS le responsabilità dei provvedimenti giudiziari che toccano varie strutture dell'azienda. L'OrSA ha poi concluso il suo comunicato sottolineando di essere ovviamente d'accordo con l'affermazione di Moretti che «I rappresentanti dei lavoratori non si dovrebbero prestare a certe cose».

Alcune osservazioni su questa vicenda

Fatti di questa natura sono gravissimi. Episodi come questi accaduti a Milano gettano discredito sul sindacato tutto, proprio in un'epoca nella quale il sindacato avrebbe invece bisogno di riconquistare la massima fiducia da parte dei lavoratori, ed avrebbe bisogno di dimostrarsi una controparte onesta, seria e competente nei confronti delle parti datoriali.

Anche le parole di Moretti sono però gravissime: innanzitutto non è lecito «fare di tutta l'erba un fascio» e a mio avviso ha fatto bene la Segreteria Generale dell'OrSA a rimandargli indietro il paragone con le vicende giudiziarie di alcuni dirigenti del Gruppo FS.

L'AD di FS non aspettava altro che un pretesto per andare contro l'OrSA e magari per sferrare un attacco al sindacato nel suo complesso, o meglio a quei sindacati che non accettano di assecondare supinamente tutte le scelte e le decisioni del datore di lavoro e rifiutano di sottoscrivere contratti o accordi.

In FS ci sarebbe invece davvero un bisogno di un sindacato forte, anche pronto ad opporsi con determinazione, ma competente e chiaro nelle proprie posizioni.

Ne trarrebbero giovamento sicuramente i ferrovieri, in quanto verrebbero più efficacemente tutelati, ma anche l'azienda stessa, i cui meccanismi troppo spesso non hanno funzionato proprio a causa della confusione dei ruoli tra la parte datoriale e quella sindacale.



VERSÒ UN NUOVO CCNL a cura del Sin.F.A.T. Toscana

APPUNTI SUL NUOVO CCNL DELLA MOBILITÀ (sulla base degli articoli già concordati)

In attesa che il 15 settembre riprendano le trattative per il contratto e in vista dell'attivo nazionale unitario dei settori "Trasporto Pubblico Locale" e "Attività Ferroviarie", convocato da tutte le Segreterie Nazionali dei Sindacati, il 13/14 settembre p.v., ecco alcuni problemi di cui nessuno parla, vede o sente!

Offriamo qui di seguito una sintetica visione, articolo per articolo, del nuovo Ccnl della Mobilità al fine di evidenziare come esso stia recependo la riforma contrattuale di cui agli accordi non unitari del 22 gennaio e del 15 aprile 2009 sulle regole e le procedure della negoziazione e della gestione della contrattazione collettiva. Nei contenuti viene recepita la triennializzazione economica, l'estensione delle competenze degli enti bilaterali, la limitazione delle materie della contrattazione aziendale, l'accettazione e l'apertura alle deroghe dal Ccnl (es. Fiat/Pomigliano) sia dal punto di vista salariale che da quello normativo, senza contrastare la precarietà del lavoro e alimentando un modello sindacale più autoritario e meno democratico.

Art.1: "...allo scopo di modernizzare il sistema di relazioni industriali e in linea con le dinamiche del processo di liberalizzazione in atto, le parti condividono il metodo partecipativo..."
Mentre in tutta Europa le Organizzazioni Sindacali dei ferrovieri, aderenti alla stessa ETF, contestano e lottano contro le politiche di liberalizzazione e privatizzazione, in Italia ci si adegua senza batter ciglio alle esigenze della grande finanza e industria che vuole mettere le mani sul trasporto ferroviario e sul trasporto pubblico in generale, partecipando anzi attivamente all'attuazione di queste politiche.

Prosegue l'art.1 "...le parti individuano un sistema di relazioni sindacali strutturato in livelli di partecipazione, organismi paritetici e fasi di informativa" ... "è costituito a livello nazionale un Osservatorio ... possibilità di istituire Osservatori regionali" ... "è costituito il Comitato per la sicurezza sul lavoro" ... "le parti stipulanti promuoveranno azioni tese ad intervenire sulle tematiche della sicurezza sul lavoro, sulla formazione professionale, sulle forme di assistenza e previdenza integrativa e sulle pari opportunità, anche attraverso il rafforzamento della bilateralità esistente e/o l'istituzione di nuove forme di bilateralità..."
I cosiddetti "enti bilaterali" a gestione paritetica si collocano tra il contratto nazionale e quello aziendale; essi assolvono a nuove tecniche regolatorie in sostituzione della contrattazione collettiva. Sono autorizzati a costituire agenzie per il lavoro, svolgere intermediazione oltre a potersi occupare anche di contratti di somministrazione di lavoro e di appalto, certificazione dei contratti di lavoro, di regolarità o congruità contributiva e di azioni inerenti la salute e

la sicurezza sul lavoro, gestendo addirittura anche servizi integrativi oggi di competenza di enti pubblici come l'Inps. Accanto agli enti bilaterali già esistono i fondi previdenziali o fondi pensione.

Art.2: "... il sistema contrattuale si articola sul contratto collettivo nazionale di lavoro con vigenza triennale sia per la parte normativa che per la parte economica..."

Anche se ancora non trattano l'aspetto economico, i tagli alle retribuzioni dei lavoratori dovuti alla diminuzione del nuovo valore economico attribuito ad ogni punto di inflazione, oppure l'applicazione dell'indicatore di inflazione armonizzata della UE (Ipc), sicuramente il peggioramento economico appare sin da oggi evidente a causa della durata triennale, anziché biennale, della parte economica del contratto.



Art.3: "... durante i sei mesi antecedenti e nel mese successivo alla scadenza del Ccnl e comunque per un periodo complessivamente pari a sette mesi dalla data di presentazione delle proposte di rinnovo se successive, le parti stipulanti i Ccnl non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni di sciopero."

All'obiettivo di scaricare sui lavoratori gli effetti della crisi economica si aggiunge dunque un limite al diritto di sciopero che impone anche le condizioni ed i tempi dei rinnovi contrattuali, nonché un controllo dei comportamenti sui lavoratori.

Art.4: "...la contrattazione di secondo livello con contenuti economici che si basa sul premio di risultato, persegue l'obiettivo di collegare incentivi economici ad incrementi di produttività, di qualità, di redditività, di efficacia, di innovazione, di efficienza organizzativa ed altri elementi rilevanti ai fini del miglioramento della competitività aziendale, nonché ai risultati legati all'andamento economico dell'impresa" ... "i relativi accordi hanno durata triennale..."

Qualora si arrivasse ad una contrattazione

di secondo livello, questa dovrebbe prendere a riferimento il valore della produttività in relazione al raggiungimento di obiettivi di competitività e andamento economico dell'impresa.

Art.5: ... durante i periodi di richieste di rinnovo delle materie della contrattazione aziendale... "le parti stipulanti i singoli CCNL, non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni dirette. In caso di mancato rispetto della presente previsione tregua sindacale sopra definita, la parte interessata può richiedere la revoca o la sospensione dell'azione messa in atto..."

Ai sette mesi consecutivi, durante i quali non si può scioperare quando è aperta la contrattazione nazionale, si devono perciò sommare anche i mesi necessari per i rinnovi contrattuali aziendali.

Art.6 e seguenti "DIRITTI SINDACALI"

Il nuovo modello sindacale di fatto limita ed esclude la partecipazione diretta dei lavoratori e delle loro rappresentanze alla discussione e alla decisione su come affrontare e rispondere ai loro bisogni, delegando il tutto agli apparati e alle burocrazie sindacali di cui i lavoratori sono chiamati a fidarsi ad occhi chiusi. In questi articoli contrattuali, dopo aver bloccato o limitato il diritto di sciopero, si arriva ad "annacquare" la rappresentanza e la democrazia sindacali, in particolare limitando l'azione sindacale ai lavoratori ed alle loro Rsu ed Rls; le assemblee durante l'orario di lavoro potranno essere indette soltanto dalle OO.SS. stipulanti i Ccnl, le ore di assemblea per singolo lavoratore saranno ridotte a 10 ore nell'anno. Inoltre le aziende rimuoveranno il materiale di informazione e propaganda esposto in difformità da quanto stabilito nel contratto.

Art.16, 17, 18 e seguenti "APPALTI" "TRASFERIMENTO D'AZIENDA" "MERCATO DEL LAVORO"

Attraverso gli appalti e le esternalizzazioni, i trasferimenti d'azienda e le scissioni, come la costituzione di new-company, le imprese avranno mano libera per obbligare i lavoratori ad operare in condizioni peggiori e precarie sia dal punto di vista salariale che normativo. Nel contempo, l'ampia flessibilità concessa nel "mercato del lavoro" aumentata ulteriormente la precarietà, l'incertezza lavorativa e previdenziale, dunque di vita, in particolare per i giovani lavoratori neo-assunti.





STORTURE di O. Toscano (FI)

IVU-RAIL, PERCHÈ VA CONTRASTATO

Come molti di voi sanno, in due piccoli impianti della Toscana (Pontremoli e Campiglia) Trenitalia sta applicando i turni individuali (il famigerato programma IVU).

Non si tratta soltanto di una palese violazione delle regole contrattuali, ma dell'applicazione di regole estremamente flessibili, come quelle del personale dei treni, che erano state pensate e scritte sulla base di turni che devono essere negoziati e costruiti per periodi semestrali.

I macchinisti coinvolti in questa sperimentazione sono molto irritati dal nuovo sistema a causa delle incertezze che genera, poiché salta la programmazione del tempo libero e in-

SI INIZIA MALE A PONTREMOLI

A Pontremoli IVU è già attivo da Giugno, dicono per una sorta di sperimentazione in tacito accordo con i sindacati!

Il programma caricato è chiaramente il contratto di lavoro, dove ci sono regole anche di buon senso, applicate più o meno fin ora dai turnisti (persone umane), come il riposo al 6° giorno o le medie di riposo prossime alle fatiche 58 ore.

- Turno di durata 1 mese, con avviso il 27 del mese prima (4 giorni prima!).

- Riposi spostati tranquillamente dal 4° al 7° giorno, ad ogni riposo, così che si trovano agenti che fanno riposo sempre di martedì!

- Riposi settimanali con le più svariate medie (pare che la media sia fatta mese per mese sul totale del personale). L'unico dato rispettato (forse) è il monte ore annuali di 3538 ore, ma non si può certo lavorare un mese con la media di 48 ore per poi recuperare in un altro periodo. Altrimenti potrebbe capitare che i turni saranno calibrati in base al carico di lavoro, magari ad Agosto c'è meno lavoro e ci si riposa, a Dicembre viceversa un mese di medie folli.

- Altro dato in contro tendenza che le slide aziendali è il numero dei disponibili, rimasto invariato con l'introduzione di IVU. Ma non dovevano entrare tutti in turno? Inoltre fatti due conti sembra che tutto questo recupero di agenti non ci sia affatto, anzi in certe occasioni c'è un aumento degli agenti utilizzati.

Purtroppo conferma l'idea che IVU serva soltanto a precarizzare il lavoro, non solo a fare recuperi di personale. Avere sempre più a disposizione il personale, in modo da utilizzarlo a piacere quando se ne ha più bisogno, e lo stesso personale che per coprire esigenze personali è disposto a fare il gioco dell'Azienda.

Dobbiamo anche dire che questa situazione è già nota ormai da tempo; si riscontrano ormai troppi casi di turno "fai da te", dove i macchinisti se da un parte si lamentano dei turni invivibili, hanno la soluzione pronta per aggirare l'ostacolo.

G. Ghibelli (FI)

tervengono enormi scompensi sulle prestazioni, sui riposi e sulla loro cadenza. Esistono poi altri problemi, ad esempio il conteggio delle ferie, su cui le prestazioni precedenti e successive al periodo di ferie prenotate, verrebbero "appiccicate" a posteriori, determinando così un maggior consumo di ferie e/o un minor periodo di libertà.

Al di là di questi aspetti, pur importantissimi, si pone inoltre un grosso problema riguardante la subordinazione psicologica del personale, poiché sarebbe comunque l'azienda a stabilire il turno di ognuno di noi. Gli effetti di un simile sistema sarebbero devastanti sui comportamenti individuali; sarebbe un sistema di controllo e di asservimento inimmaginabile.

Sui turni individuali OrSA ha promosso un ricorso legale (art.28 legge 300/70) attraverso la Segreteria Provinciale di Livorno che ha la competenza territoriale, per chiedere la qualificazione delle condotte aziendali come antisindacali e la loro cessazione. Il 22 settembre si è svolta la prima udienza con un rinvio al 14/10/2010 nella quale saranno ascoltati anche gli informatori di parte. Al tempo stesso, la struttura nazionale di OrSA ha inviato una lettera di contestazione all'azienda ed ha inserito l'argomento IVU tra le motivazioni dello sciopero nazionale. A livello locale anche le OO.SS. confederali hanno protestato con atti formali, ma a livello nazionale le medesime OOS non mi risulta che



Francesco Chiappini

abbiano nemmeno inoltrato una nessuna formale contestazione all'azienda.

Temo che tale "carenza" sia sintomatica. Perché le OO.SS. confederali non contestano a livello nazionale l'applicazione di una procedura che viola le clausole contrattuali in vigore? Sono d'accordo per quest'altra fregatura?

Attenzione, occorre evitare la strumentalizzazione dei disponibili. Il loro problema rischia di essere preso a pretesto per promuovere IVU e approfittare di un malessere interno alla categoria. Non bisogna offrire il fianco: **la questione della disponibilità può e deve trovare soluzioni nei normali turni di lavoro attraverso l'introduzione del TIB e/o la disponibilità spalmata nei turni medesimi.**

È infatti chiaro che la soluzione IVU danneggerebbe tutti e, in prospettiva, anche gli stessi disponibili.

È importante che la categoria comprenda per tempo le negative implicazioni di IVU e l'invasione sulla vita privata che esso produce. Le penalizzazioni immediate e dirette che introdurrebbe un simile sistema si sommerebbero agli effetti di subordinazione psicologica e di asservimento con un devastante indebolimento dei macchinisti.

I RISCHI CONCRETI

1. non ci sarà data + la possibilità di ottenere un congedo su una doppia prima del riposo;
2. le ferie turnificate non vedranno (grazie alla spostabilità del riposo) un periodo + lungo di quello spettante;
3. ogni giornata di congedo coprirà sempre e solo una giornata di lavoro;
4. i doppi riposi che per forza di cose vengono generarsi durante i lunghi periodi di ferie, oggi non vengono contabilizzati per il calcolo delle ore di riposo annue previste e necessarie per lo sviluppo dei turni nel turno (e che quindi innalzano le ore reali di riposo annuo). con IVU si!
5. potremo casualmente non vedere mai + un riposo cadere su un festivo (l'intervallo non da nessun tipo di recupero o soprassoldo).

Totale: verra drasticamente (o drammaticamente) ridotto il tempo che trascorreremo a casa!

Turno individuale significa annullamento del turno uguale per tutti, superamento dei diritti scritti nella circolare 25/1981, scomparsa del congedo autogestito tra lavoratori ed aperto al controllo dei colleghi. Cadrebbero diritti conquistati con le lotte. Rimarrebbero solo due baluardi: la legge ed il contratto. Attualmente la legge consente 13 ore di lavoro di giorno e di notte, 11 ore di riposo giornaliero riducibili dalla contrattazione e 24 di riposo settimanale. Il nostro contratto attualmente ci difende meglio. Ma il contratto ha valore se il lavoratore ne richiede sempre il rispetto e se nel turno individuale potranno entrarci le OS, od enti terzi, per verificare la conformità delle richieste aziendali. Mancando quest'ultima condizione ognuno di noi diventa più ricattabile.

La Redazione

DIVISE di B. Di Marzio (RC)

UN "NODO SCORSOIO" PER I MACCHINISTI

Torniamo sull'argomento divise per approfondire alcuni aspetti antinfortunistici

Trenitalia, la più grande azienda ferroviaria italiana, ha consegnato a tutto il personale interessato, con specifico allegato (Parte prima dell'Allegato alla DdG n. 133/DCRUO del 15 aprile 2010 "Regolamento divise del personale del gruppo"), un vero e proprio vademecum per istruire il personale all'uso "corretto" della divisa.

Per l'azienda questo regolamento è di fondamentale importanza, perché nel suo interno sono descritte non solo le ragioni e le modalità con cui si "deve" indossare l'uniforme (come riporta l'art. 1: "La divisa è un elemento di fondamentale importanza che può determinare il giudizio della clientela nei confronti della Società. È un elemento che qualifica e valorizza tanto il personale che l'Azienda"), ma esercita nei confronti del personale, anche in maniera subdola, una vera e propria pressione psicologica della sfera comportamentale.

Questo regolamento non si limita alla semplice descrizione dei capi d'abbigliamento ed al loro uso abituale, ma invade ed aggride la sfera individuale, con il falso pretesto della salvaguardia dell'immagine aziendale. Sono convinto che in nessun collegio o centro rieducativo sia adottato un regolamento così minuzioso e capillare.

Attraverso una logica tutta legata alla "competitività" (parola magica che riesce a giustificare ogni azione negativa o fregatura), quest'azienda sta somministrando norme che condizionano l'animo, la vita e interferiscono sulla privacy del lavoratore, facendogli sentire continuamente il fiato sul collo attraverso comportamenti repressivi, attuati da prezzolati sicari e da sanzioni disciplinari esemplari.

Nel regolamento invece, non è preso in considerazione minimamente l'aspetto antinfortunistico che l'uniforme dovrebbe rappresentare in determinate circostanze e condizioni di lavoro. Mi spiego meglio: i ferrovieri che indossano la divisa, operano in ambienti di lavoro differenti fra loro, dall'ufficio con aria condizionata all'androne aperto della stazione, dalla carrozza al locomotore che traina il treno, camminano su pavimenti lisci ma anche sul pietrisco del binario, quindi le mutevoli condizioni in cui operano, sono assoggettate dall'ambiente che li circonda, tutto ciò senza che la divisa sia adeguata a tali circostanze.

Il macchinista o il capotreno svolgono un servizio possiamo dire "dinamico" rispetto al collega che opera all'interno di un ufficio.

Durante l'espletamento delle loro mansioni sono a stretto contatto con macchinari anche in movimento, oppure hanno una postura obbligatoria dal ristretto spazio a disposizione. Per i macchinisti e personale di bordo ad esempio, l'uso della cravatta può rappresentare un potenziale e micidiale pericolo, capace di provocare anche la morte del lavoratore. Se tale accessorio resta impigliato al locomotore o alla porta di una carrozza, può diventare un vero e proprio cappio con nodo scorsoio.

Altro che: "...dovranno essere sempre indossati la cravatta e foulard, il contrassegno identificativo e sottobordo il cappello", come scritto sull'apposita circolare emanata in previsione



ne delle difficoltà legate al periodo estivo. Chi ha scritto queste norme sicuramente non è mai salito su un locomotore o ha percorso a piedi i binari ferroviari per girare uno scambio sotto il sole rovente, sotto la pioggia scrosciante o nel mezzo di una nevicata.

L'uso della cravatta deve essere inibito ma nel frattempo il pdm, in ossequio al principio di autotutela di cui all'art. 20 DLgs 81/2008, potrà legittimamente astenersi dall'indossare la cravatta rappresentando questa, come detto, un pericolo per la propria incolumità.

La giacca per il macchinista con maniche larghe e tasche aperte, può diventare pericolosa per l'evidente facilità di restare agganciata a sporgenze e maniglie, cosa più difficile per il giubbotto, indumento aderente al corpo. Stessa cosa per scarpe e foulard. Non riesco a credere come mai fino ad oggi, i macchinisti non siano forniti di scarpe con caratteristiche antinfortunistiche, pur operando in ambiente a forte rischio come i binari lungo la linea, la massciata, il deposito locomotive, dove è possibile calpestare di tutto: chiodi, vetri, lame, punteruoli, etc.

Spesso mi domando: ma le commissioni sindacali preposte a verificare la conformità delle divise e lo stesso corredo in dotazione al personale ferroviario, secondo le norme antinfortunistiche, a tutt'oggi che cosa hanno controllato? Invito i RLS dei vari impianti a porre la loro attenzione alle considerazioni suddette e a prendere adeguati provvedimenti mediante le previste denunce rivolte alle autorità competenti. Altro che immagini, qui si rischia la vita per un banale nodo al collo!

ANCORA UN PRONUNCIAMENTO POSITIVO DELLA SUPREMA CORTE IN MERITO ALLA DIVISA DI LAVORO

Le fs di recente hanno emanato una minuziosa disposizione riguardo le divise dei ferrovieri, non hanno previsto però, in particolare per i macchinisti, né tempi né modalità per indossarla per questa ragione, fino al riconoscimento dei tempi ed alla soluzione logistica, (turni, locali e luoghi) non possono effettuare alcuna contestazione disciplinare a chi non la utilizza ad oggi, se per indossare la divisa si deve utilizzare il proprio tempo libero, ne deriva che il suo uso è facoltativo

CASSAZIONE: VA PAGATO IL TEMPO SPESO PER INDOSSARE LA DIVISA DA LAVORO IL CAMBIO D'ABITO COMPORTA LA SPESA DI ENERGIE A DISPOSIZIONE DEL DATORE DI LAVORO

Roma, 15 set. (Adnkronos) - Deve essere retribuito il tempo impiegato dal dipendente per indossare la divisa da lavoro. Il cambio d'abito, infatti, comporta una «spesa di energie messe a disposizione del datore di lavoro» che devono essere retribuite. Lo rileva la Cassazione che dopo anni di giurisprudenza controversa stabilisce che «al tempo impiegato dal lavoratore per indossare gli abiti da lavoro deve corrispondere una retribuzione aggiuntiva». In questo modo, la sezione Lavoro ha bocciato il ricorso di un'azienda della capitale, la Unilever Italia, che si rifiutava di riconoscere una paga aggiuntiva a tredici dipendenti per il cosiddetto "tempo tuta" [...]. Il Tribunale di Roma, inizialmente, aveva dato torto ai lavoratori, bocciando la loro richiesta di retribuzione di venti minuti giornalieri per 45 settimane. La Corte d'appello, nel dicembre 2005, aveva ribaltato il verdetto. La Cassazione, respingendo la protesta dell'azienda, ha stabilito che «nel rapporto di lavoro deve distinguersi una fase finale, che soddisfa direttamente l'interesse del datore di lavoro, e una fase preparatoria, relativa a prestazioni o attività accessorie e strumentali, da eseguire nell'ambito della disciplina d'impresa ed autonomamente esigibili dal datore di lavoro, il quale ad esempio può rifiutare la prestazione finale in difetto di quella preparatoria». Di conseguenza, concludono gli "ermellini", «al tempo impiegato dal lavoratore per indossare gli abiti da lavoro deve corrispondere una retribuzione aggiuntiva».

CAOS A NAPOLI di L. Mobilio (NA)

ENNESIMO ATTACCO AI LAVORATORI

La vertenza parcheggi a Napoli mostra, ancora una volta, la scarsa attenzione aziendale verso i lavoratori

Come tutti sappiamo la liberalizzazione in ferrovia sta portando la nascita di tante piccole società di cui spesso non si conoscono nemmeno l'utilità, se non quella di abbassare il costo del lavoro. Una di questa è Metropark che ufficialmente "è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato che offre soluzioni per la sosta e la mobilità integrata delle persone, in una logica di servizio orientata al cliente". Inoltre "è presente nel mercato dei servizi per la sosta svolgendo attività di gestione dei parcheggi per conto terzi". In questo caso possiamo dedurre che Metropark gestisce una area di RFI, la quale "è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato cui è attribuito il ruolo pubblico di Gestore dell'Infrastruttura". Detto questo "Già da molti anni Metropark svolge, per conto di RFI, attività di gestione della sosta dei dipendenti nelle aree ferroviarie (oltre 1.400 posti auto), in un'ottica di razionalizzazione e di valorizzazione delle aree stesse. I servizi di gestione della sosta offerti da Metropark consentono in uso ottimale degli spazi interni alle aree aziendali, la loro fruizione in tutta sicurezza e senza intralcio per le altre attività aziendali, un controllo stringente degli accessi e, non ultimo, la loro messa a reddito".

Cosa significa in pratica tutto questo? Che una società del Gruppo Ferrovie dello Stato (Metropark) chiede ai dipendenti di Trenitalia, che è un'altra società del Gruppo Ferrovie dello Stato, i soldi per poter parcheggiare l'auto personale in un area RFI, e tutto questo per poter andare a lavoro. Dov'è il guadagno in un giro di soldi che circolano sempre all'interno di uno stesso gruppo di società? Inoltre come può un addetto alla circolazione che deve garantire la mobilità e l'efficienza di tanti cittadini recarsi sul proprio luogo di lavoro facendone affidamento ai mezzi pubblici?

Infatti dal 1° luglio era previsto che i dipendenti che avrebbero dovuto recarsi a Napoli centrale e Napoli Campi Flegrei con la propria auto per effettuare la loro prestazione lavorativa, avrebbero dovuto acquistare l'abbonamento, in questo caso semestrale, alla modica cifra di venticinque euro al mese. E, dal regolamento Metropark, non avere nem-



meno la garanzia del posto auto.

La mattina del 1° luglio, forse per paura di ripercussioni pesanti, i dipendenti furono lasciati entrare e si arrivò a posticipare tale data al 1 Agosto. Intanto i dipendenti della Divisione Passeggeri hanno avuto il permesso pagato fino al 31 Dicembre 2010.

I dipendenti della Regionale, penultima ruota del carro, il 1° Agosto non sono stati fatti entrare. A Napoli centrale sono stati mandati nell'area manutenzione, di quaranta posti, lontana mille metri dalla stazione, dove la strada è un via vai di cani randagi e senzatetto.

A Napoli Campi Flegrei, i capotreni la mattina stessa, ricevendo il rifiuto di entrare da parte dell'addetto al varco del parcheggio, sono tornati indietro. I macchinisti li hanno fatti parcheggiare nel deposito locomotive con i taxi che provvedevano a portarli in stazione.

Risultato? Il 2 Agosto tutti i dipendenti dell'Impianto di Napoli Campi Flegrei hanno ricevuto la tessera di abbonamento pagata da Trenitalia fino al 31 Dicembre 2010.

Ultima osservazione.

L'azione che ha portato i risultati non è stata coordinata dal sindacato, ma dal passaparola dei capotreni e macchinisti.

L'azione del sindacato ha creato tra la maggior parte dei lavoratori soltanto perplessità, sconcerto ed incredulità, per la questione parcheggi, fino all'ultimo incontro con l'azienda ottenuto precedentemente al terzo sciopero del 09-10/09/10

I lavoratori oramai non aspettano più accordi che svaniscono nel tempo ma il rispetto delle regole e dei diritti acquisiti.



AMARE VERITÀ di A. Vasaturo (RM)

SE I GIOVANI NON SI SVEGLIANO...

Se i giovani non si svegliano e si comportano come vecchi "rasponi" assetati di denaro, con il cambio generazionale chi ci guadagnerà veramente sarà solo e soltanto l'azienda. Guardando l'aspetto dello straordinario da più punti di vista ne viene fuori che il macchinista più lavora e più è sottopagato, perché quello che produce è esponenzialmente più elevato di quello che alla fine del mese riesce (al netto delle tasse) a portare a casa. Nel mese di luglio e agosto nel deposito romano di San Lorenzo, si sono viste cose da "delirio" servizi come questi: Roma-Napoli, Napoli-Sestri, dormita, Sestri-Napoli, Napoli-Roma, tutto in condotta e con i vari traghettamenti imposti dal turno, colleghi che superano tranquillamente le 13 ore di lavoro, facendo così taglia e cucì vari per far quadrare i conti. Un delirio. Sembra di aver vissuto in questi due mesi ciò che i colleghi più anziani raccontano degli anni '90, quando tutto era possibile. Unica differenza? Il netto mensile era più alto e l'affiatamento dei macchinisti si sentiva e c'era veramente. Una cosa è rimasta uguale: l'alta percentuale di divorzi che assalgono le famiglie dei macchinisti.

Oggi fortunatamente ci sono delle regole e queste ovviamente non vengono rispettate, la maggior parte dei macchinisti più anziani e la maggior parte di quelli più giovani pensano al loro orticello, e guadagnare un "tot" in più al mese farebbe comodo a tutti, ma non a spese di un rinnovo contrattuale che potrebbe peggiorare il nostro operato, lavorando da soli, di più e con gli stessi soldi. Allora mi rivolgo allo spirito rivoluzionario che alberga in ogni mente e cuore di qualunque "giovane uomo", rinunciamo agli "spicci" che il "Marchese del Grillo" ci tira infuocati, e uniamoci per avere delle condizioni di lavoro migliori e un salario fisso più alto. Partecipiamo agli scioperi che di tanto in tanto non sono precettati e finiamola di darci addosso tra macchinisti rossi argentati e anneriti. Anche se la sigla sindacale che dichiara lo sciopero non ci piace, facciamo vedere al "padrone" che il coltello dalla parte del manico ce l'ha e ce l'avrà sempre chi lavora, partecipiamo tutti! I favoritismi fanno parte di quella mentalità clientelare da vecchio democristiano che non ci deve demeritare. Abbiamo ancora delle regole che si devono rispettare, una normativa che ci tutela, usiamola!

METROPARK
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Allegato 17.1 al CTR

PARCHEGGIO FERROVIARIO DI NAPOLI CORSO LUCCI

ORARIO DI APERTURA 00:00 - 24:00

DIPENDENTI IMPRESE DEL GRUPPO FS

€ 300,00 abbonamento annuale (per Personale non Dirigente valido tutti i giorni durante gli orari di servizio per accesso con auto o moto)

€ 480,00 abbonamento annuale (per Dirigenti, valido tutti i giorni durante gli orari di servizio per accesso con auto o moto)

DIPENDENTI IMPRESE APPALTATRICI DEL GRUPPO FS

€ 300,00 abbonamento annuale (valido tutti i giorni durante gli orari di servizio per accesso con auto o moto)

ARBITRATO DEL MESE a cura di G. Ghiribelli (FI) TRENI IN CORSO DI VIAGGIO DURANTE UNO SCIOPERO

Ancora una volta l'azienda prova a scaricare sul lavoratore una sua inefficienza ma il collegio ristabilisce la verità

IL FATTO

Al Macchinista U.P. viene contestazione un ritardo in partenza di 20' dalla stazione di Campiglia M.ma con treno 2347 Pisa-Roma T.ni. Il treno aveva partenza da Pisa prima di uno Sciopero Regionale Orsa, mentre l'arrivo a Roma era all'interno dello sciopero, per cui, stando alle norme attuali, non aveva i requisiti necessari per l'arrivo a destinazione. In questo caso l'Azienda può sopprimere il treno o garantirlo con limitazione di percorso in una stazione idonea per il conforto dei viaggiatori. U.P. infatti comunicava formalmente prima della partenza, oltre l'intenzione di aderire allo sciopero, delucidazione sulla stazione più adatta dove ricoverare il materiale. L'Azienda replicava solo 2 ore dopo l'M40 di U.P., comunicando la stazione di soppressione in Grosseto, ma provocando 20' minuti in partenza dalla stazione di Campiglia M.ma, poiché ritenuta dal mac-

chinista la più adatta alla soppressione.

IL LODO

"Alla luce dei fatti non è possibile, pertanto, imputare la responsabilità del ritardo esclusivamente a U.P. L'Azienda, infatti, avrebbe potuto rispondere tempestivamente e non dopo due ore, né sembra che all'altro dipendente dell'azienda preposto a dare risposta sia stato mosso alcun addebito o sia stato coinvolto in alcun modo".

P.Q.M.

"Alla luce delle considerazioni fin qui svolte si può ritenere non soccorribile la posizione dell'azienda e pertanto il collegio, all'unanimità dei suoi componenti, ritiene inestistente l'adozione del provvedimento disciplinare del massimo della multa nei confronti del sig. U.P. e ne propone la sostituzione con la sanzione del richiamo verbale."

CONSIDERAZIONI

Oltre a sollevare il lavoratore dalla responsabilità del ritardo, viene affermato il principio che è comunque l'Azienda che si deve preoccupare di risolvere situazioni interpretative, come quella di stabilire quale sia l'idonea stazione per ricoverare un treno in presenza di uno sciopero.

Come dimostrato già in altre circostanze (vedi primo licenziamento di De Angelis), i ritardi e le negligenze dell'Azienda non vengono mai prese in considerazione, venendo sempre giustificati comportamenti ed azioni.

Al lavoratore invece, nonostante stia guidando o comunque sia impegnato in attività similari, non si perdona niente, contestando l'incontestabile.



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

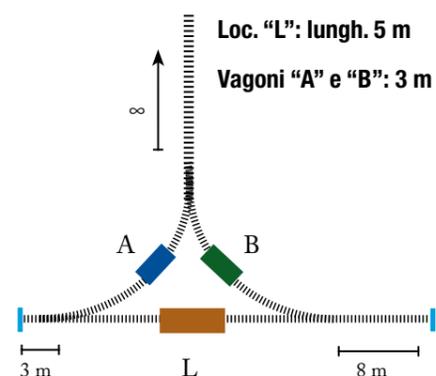
Beniamino Deidda,
Procuratore capo della Repubblica



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

"Ancora In Marcia" QUADRO INDICATIVO REFERENTI D'IMPIANTO				
Regione	IMPIANTO	REFERENTI		
	Pescara	Renzetti Pasquale (P)		
ABRUZZO	Sulmona	Ufrascati Demetrio (P)		
	Cosenza	Scarpelli Vito	Di Donato Raffaele	
CALABRIA	Catanzaro	Agosto Luigi	Cacia Luigi	
	CrotoneRoccella	Agosto Luigi (CZ)		
	Paola	Provenzano Pierino		
	Reggio Calabria	Chillè Pino		
	Sibari	Roseti Domenico (P)		
	Benevento	Russo Francesco		
CAMPANIA	Marcianise	Curcio Carmine		
	Napoli	Acerno Andrea	Mobilio Lorenzo	
	Napoli C.Flegrei	De Simone Giorgio		
	Battipaglia	Catalano Vincenzo		
	Trieste	Deghan Tarz Bascir	Balbi Manuel	
	FRIULI V.G.	Trieste	Trotta Giuseppe	
Udine		Scarpati Massimo		
	Bologna	Malvone Luigi	Corvino Archimede	
	Bologna	Palumbo Roberto	Cardinale Gianluca	
	Bologna	Stefano Buonanotte	Petriglia Andrea	
	Forlì	Recchia Antonio		
	EMILIA R.	Parma	De Paolis Roberto	Artusi Giacomo
		Piacenza	Rapisarda Antonino	
Rimini		Galvani Savio	Celli Stefano	
LAZIO	Cassino	Cocuzzoli Luigi		
	Orte	Sorbara Antonio		
	Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio	
	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante	
	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea	
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino	
LIGURIA	La Spezia	Vergassola Giovanni		
	Savona	Tonelli Paolo (P)		
	Ventimiglia	Cassini Isio		
	Brescia	Nicolò Gaetano		
	Cremona	Signorini Renato		
	LOMBARDIA	Gallarate	Bordonaro Vincenzo	
Milano		Mariani Matteo	Romano Pasquale	
Milano		Cereda Claudio	Germinario Angelo	
	Pavia	Mozzillo Domenico		
	MARCHE	Ancona	Della Lunga Fabio	Pisciarelli Roberto
		Ancona	Pergolini Andrea	
MOLISE	Campobasso	Esposito Bruno		
	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni	
PIEMONTE	Novara	Musso Massimo		
	Torino	Smaldone Remigio		
	Bari	Tangari Mauro (P)		
PUGLIA	Foggia	Raimo Nunzio	Mastroluca Antonio	
	Lecce	Imbriani Antonio (P)		
	Barletta	Cervello Cosimo		
SARDEGNA	Cagliari	Pilia Marco		
	Sassari	Nuvoli Antonia	Lo Giudice Antonio	
	Palermo	Di Girolamo Giuseppe		
SICILIA	Caltanissetta	Catania Francesco		
	Catania	Lo Greco Calogero		
	Arezzo	Bartolini Michele	Chiarini Guido	
	Campiglia	Raspanti Massimo		
	Chiusi	Mancini Massimo		
	Firenze	Ghiribelli Giacomo	Strano Glauco	
TOSCANA	Firenze	Grimaldi Claudio		
	Grosseto	Consiglio Giuseppe	Puccioni Bruno (P)	
	Livorno	Cufari Filippo	Lombardo Giuseppe	
	Pisa	Balaresi Francesco		
	Pistoia	Buganini Alessandro (P)		
	Pontremoli	Orsini Giorgio		
TRENTINO	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe	
	Bolzano	Marangoni Daniele		
	Trento	Papi Giovanni		
VENETO	Mestre-Venezia	Favretto Roberto		
	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea	
	Treviso	Berto Gastone		
	Verona	Caserio Marco	Faccio Antonio (P)	

Quiz del Ferroviere



Obiettivo: Invertire i 2 vagoni "A" e "B" e riportare la locomotiva "L" nella posizione iniziale

Regole: I vagoni si possono muovere solo se agganciati alla Loc. (come nella realtà) La zona rappresentata è perfettamente in piano. Tenere conto degli spazi di manovra nei binari morti. La soluzione sul prossimo numero.

Buon divertimento

FOTO DEL MESE

Nuova rubrica sulle foto inviate dai lettori. Se volete sottoporci le vostre foto, inviatele a: redazione@ancorainmarcia.it



INTERPRETAZIONI E FANTASIA

Nostante l'agenzia per la sicurezza delle ferrovie il 5 Agosto abbia chiaramente affermato che per le Wp NPBD sia indispensabile la presenza continuativa di un altro agente abilitato, chiamando in causa i requisiti di visibilità imposti dalle FICHES 651, Trenitalia continua a sostenere che queste vetture sono adatte all'agente solo. In effetti la visibilità è ottima... basta un pò di immaginazione!

LE FERRO-AMBULANZE!

Un lettore di Bologna ci ha inviato le foto di questi strani mezzi, chiedendoci la loro funzione. Sono ambulanze Bremach strada-rotaria del 118 GECAV per il servizio di soccorso in galleria nei cantieri dell'AV fra l'Emilia e la Toscana. Per la circolazione su ferrovia, il veicolo è dotato di due assali ferroviari, posizionati in prossimità di quelli stradali.



**ANNO 2011
RINNOVO 15 €**
Per i nuovi abbonati
Promozione con Agende
2011 e 2012
Chi volesse rinnovare od abbonarsi per la prima volta può farlo contattando i Referenti d'Impianto o tramite versamento con bollettino postale intestato a:
"In Marcia" - AIM
sul C/C postale n. 99862666
Nella causale va indicato o "Rinnovo 2011" o "Nuovo abbonato 2011".

AGENDA ancora IN MARCIA 2011
E' in preparazione l'agenda AIM 2011, con i consueti aggiornamenti.
Ricordiamo che l'Agenda 2011 sarà spedita a novembre a tutti gli abbonati in regola con l'abbonamento 2010 (controllare su striscietta del proprio indirizzo al ricevimento del giornale).
Per chi rinnovasse l'abbonamento dopo la ricezione di questo giornale è pregato di avvisare telefonicamente o per mail la nostra sede, in modo da ricevere tempestivamente l'agenda.

Per contattarci Tel. 055.486838
Fax 055.4625985
Mail: inmarcia@tiscalinet.it
Sito Internet: www.ancorainmarcia.it
Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI
Sono disponibili anche le "Guide Pratiche" dei seguenti mezzi di trazione:
E.656 - E.646/424 Navetta - E444R
E.656 CE - 632/633/652 I e II parte - E402A - Ale 601 - Ale 642 - E464-ETR 450 - ETR 460/480
D.345 - Aln 668 - D.445 - E.464.

Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

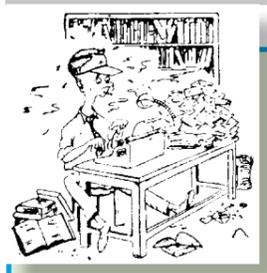
Sig. C. D. Titolare,
Il giorno 13 giugno 2010 mi presentavo in servizio per effettuare tr.20926 (p. 15.51) alle ore 15.11, come comandatomi. Anziché trovare come previsto Ale 501, senza che nessuno si preoccupasse di avvisarmi tempestivamente, mi veniva affidato il complesso 801029/108097/940030 che, nonostante avesse un rimorchio solo, richiedeva ben più dei 40 minuti di accessori comandati. Al complesso citato, notavo la mancanza di dotazione della chiave tripla, ma, essendo domenica, non esisteva alcun referente cui rivolgersi e mi trovavo costretto ad effettuare il servizio con il bipolare del rimorchio aperto e con entrambe le porte di accesso alla cabina di guida non chiuse a chiave. Mancava pure la zona tachigrafica, ma l'interessamento del DCTR faceva sì che il verificatore di turno entrasse di soppiatto nell'ufficio del CTE a procurarsi una zona per poi portarmela al binario di partenza. Ovviamente zona da 180 anziché 150 perché ci manca anche quella. Pronto ad uscire dal deposito a circa l'ora di partenza del treno, mi trovavo costretto a sollecitare l'uscita al personale del posto 6 che mi chiedeva chi fossi perché non lo sapeva!!! Finalmente partivo con 10 minuti scarsi di ritardo che poi sono notevolmente aumentati visto l'orario da minuetto da tenere con un gruppo di Ale con una sola macchina funzionante. Faccio presente che da Carnia a Ugovizza non sono riuscito a toccare gli 85 Km/h, tali da suscitare l'interesse del DCO!
Lavorare con questi mezzi e con questo metodo è veramente mortificante: passi per i mezzi che prima o poi si spera cedano, ma per il sistema che non prevede alcuna assistenza per la logistica, soprattutto adesso che, trovandoci da soli, è più problematico l'abbandono del mezzo per procurarci quello che ci serve, ammesso che si trovi. Lavorare così ci induce anche a omettere alcune cose e a commettere errori. Per esempio, per non perdere troppo tempo, partivo da Trieste senza compilare il BFC e a Udine dimenticavo di inserire la zona tachigrafica.
La ringrazio per aver prestato attenzione a questo mio sfogo e, ormai rassegnato che se qualcosa cambierà sarà in peggio, le porgo i miei distinti saluti.
Trieste, 14 giugno 2010 macch. Roberto CERQUENICH

RITORNO D'ESPERIENZA: REC

Nei depositi ne vediamo di tutti i colori. Recentemente a Roma S.L. volevano darci due locomotive per un treno, nulla di strano, se non fosse che quella in composizione (una E444 di Milano) doveva essere inviata alla propria officina perché aveva il contattore del REC incollato, il che significa che con l'erogazione del REC dalla macchina titolare del treno, sarebbe stato alimentato tutto il circuito a valle dell'IR della macchina rimorchiata ed impresenziata, con le pericolosità del caso. Non è ammissibile accettare una macchina così, soprattutto se consegnata da un deposito sede d'officina. In casi del genere l'officina deve "scollare" il contattore oppure condizionarla svitandone il cavo, intervento peraltro molto veloce da effettuare, oppure inviarla alla sua officina con un treno senza REC, come ad esempio un merci o un invio di vetture vuote, evento frequente di questa stagione, a causa dei molti treni periodici e straordinari.
C. Ballerini (FI)

OCCHIO ALLA SIGLA

Capita sempre più di frequente, soprattutto al Trasporto di Base, che le schede treno siano del tipo così detto "on line", ovvero stampate solo al momento di conoscere i dati reali del treno. Ci ritroviamo così ad effettuare dei treni con percentuali più basse del normale, magari con 1 o 2 vetture isolate, senza dover far ricorso alle sigle complementari. Questa novità, di per sé molto utile, cela al tempo stesso un aspetto negativo. Nel caso di variazioni di percorso, come sulle linee affiancate, si è portati comunque a seguire fedelmente la scheda treno, quando in realtà questa cessa il suo valore, entrando in gioco le fatiche e limitative sigle complementari. Il caso più calzante che mi viene in mente è la linea DD Firenze- Roma, dove si possono percorrere indistintamente entrambe le linee (Linea Lenta e Direttissima), col solo aspetto dei segnali. Capita sovente che treni impostati in LL percorrano la DD, per esigenze di circolazione o per ritardo del treno. Ad esempio treni IC che hanno la scheda treno impostata a 110%, che quindi andrebbero a 200 Km/h in DD, devono limitarla a circa 160 se percorrono la DD al posto della LL. Ricordiamoci in tal caso di consultare sempre le sigle complementari, soprattutto per evitare di dimenticarsene in presenza i treni con scarsa p.m.f. e quindi con limitazioni importanti di velocità. Dobbiamo senz'altro aggiungere che il ricorso alle sigle complementari è al quanto discutibile, poiché esse sono molto limitative e non tengono conto della libertà della via, come ad esempio in presenza di codici molto "ampi" come il VM e il SV. D'altronde non spetta a noi giudicare questa procedura, ma dobbiamo limitarci ad applicarla passivamente. Per concludere un richiamo anche alla Tabella 3.2 delle NEAT parte I, sezione I (ex all.XIV IPCL). In presenza di p.m.f. <105%, per esempio, con il codice 180* la Velocità Max è 110 e non 150 Km/h.
G. Ghibelli (FI)



Reggio Calabria

Un sincero augurio al collega Ciccio Pizzonia D.L. RC - BOLANO con cui ho condiviso e vissuto per un tratto di strada le preoccupazioni e le soddisfazioni che il nostro lavoro comporta.
dal macchinista Orazio Modafferi e auguri anche dalla Redazione

Roma

Il 4 agosto è arrivato al paraurti l'ultimo treno condotto da Fabio Profano. Molti di noi lo hanno conosciuto personalmente negli anni ruggenti del CoMU e lo ricordano come uno dei redattori del primissimo statuto di quella gloriosa organizzazione. Ai più giovani vogliamo anche ricordare l'esempio che ha fornito a tutti noi laureandosi in Sociologia durante la sua carriera di macchista. Tanti auguri Fabio da tutta la Redazione.

Genova

Ci scusiamo con l'Or.S.A. Liguria per non aver pubblicato prima questo messaggio, sfuggitoci fra le numerose email che giungono in redazione.
Una risposta alla lettera del collega Altobelli Mauro di Genova è doverosa (pag 14 del n° 3/2010 ndr). E' vero che i turni in vigore da dicembre 2009 alla TMR Liguria non furono firmati da nessuna OO.SS, ma lo furono quelli di luglio. Alle trattative di luglio, fin dal primo incontro, fu evidente che tutti, OrSA esclusa, avessero necessità di raggiungere l'intesa sui turni per "normalizzare" l'ag. solo con un accordo locale. L'ordine, come venimmo a sapere in seguito, arrivava direttamente dalle OO.SS nazionali e fu fedelmente eseguito, senza sollevare pregiudiziali sulle problematiche normative e logistiche che ci trasciniamo da anni. La più impaziente di firmare l'accordo fu proprio la FILT-CGIL, che a Genova non ha delegati RSU, di cui Altobelli è il responsabile per il settore macchina. Tale firma non fu preceduta da nessuna assemblea con il personale e permise all'azienda di introdurre 29 flex con il relativo recupero di 8 agenti di cui 5 a Genova. Dall'accordo del 15/5 ad oggi l'unica assemblea tenuta a Genova dalle OO.SS firmatarie fu ad Agosto, assente, oltre all'OrSA non invitata, la CISL. L'"assemblea", a cui si riferisce e a cui partecipò Altobelli, in realtà furono solo una, a dicembre, indetta dall'RSU e non dalla CGIL come il tenore della sua lettera potrebbe far credere.
Genova 8 aprile 2010
Or.S.A. MACCHINISTI UNITI Liguria

WEB

Cari compagni, certo di realizzare uno strumento utile per scambiare fra noi informazioni necessarie al miglioramento (se possibile) della qualità del nostro lavoro e, conseguentemente, della nostra vita, ho creato il seguente blog:
<http://ristmrtoscana.wordpress.com/>
In questo spazio cercherò di tenervi aggiornati sulla mia attività di RLS. A voi, però, chiedo collaborazione, cioè commenti alle mie iniziative, critiche e sollecitazioni per nuove cose da fare.
Un abbraccio, Filippo Cufari

Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«l'alta velocità non serve ad arrivare prima, serve ad andare a lavorare più lontano!»
Beppe Grillo (1948-)

Parma

La moglie Rosa, il figlio Stefano, gli amici colleghi, i compagni del Genio, il 3 settembre hanno dovuto, con agghiacciate dolore, salutare per sempre Daniele Mazzone, Macchinista dell'impianto di Parma, circ. 469/85 del Genio Fer. La speranza che è stata l'unica arma di difesa che nei fulminei 4 mesi ci ha accompagnato gelosamente tutti, non ci ha dato soddisfazione, ed ora per noi sarà impossibile dimenticare quanto sei giovane, onesto, sincero, sul lavoro rispettoso della normativa... Daniele ti salutiamo ma continueremo a farlo spesso, oltre, vedrai quante volte ti giungerà un nostro pensiero, ovunque tu sia. CIAO.



Napoli

In un tragico incidente autostradale all'altezza di Cava dei Tirreni (SA) ci ha lasciato il macchinista 53enne Schiattarella Francesco dell'ITR di Napoli. Una gigantesca ruota staccatasi da un TIR, che viaggiava sulla corsia adiacente, ha scavalcato il guardrail, l'ha colpito alla testa e poi piombata, per uno strano disegno del destino, sui binari della rete ferroviaria sottostante, in quel momento senza transito di treni. Franco rimarrà nei ricordi di tutti coloro che l'hanno conosciuto. Ciao Francesco.



PISTOIA: ALESSANDRO BUGANINI È IN PENSIONE E SALUTA

C'è un ciclo, nella vita e nel lavoro, a cui dobbiamo conformarci. Così, tra gli ultimi della mia generazione, anche io sono andato in pensione. Passo il testimone ad altri, cercando, sino in fondo, di far comprendere a chi già lavora con me, a chi già sta già lottando ogni giorno contro le arroganze societarie, che dobbiamo sempre di più leggere il futuro dialetticamente, senza farci condizionare o demotivare da un presente sindacale apparentemente non brillante. Dobbiamo imparare a guardare al futuro con gli occhi del futuro, pur mantenendo i piedi ben piantati nella nostra memoria storica. Soprattutto terrei a questo: vorrei che non dimenticassimo che abbiamo dentro di noi una storia d'impegno, di lotte e di vittorie, e che la nostra esperienza passata non è stata soltanto un episodio, un caso fortunato, il frutto dell'impegno di capi carismatici, ma, casomai, uno sforzo collettivo, preparatorio alle lotte, certo più ampie e più profonde, di un domani oramai vicino. Dette così, le cose rischiano di grondare retorica, ma è comunque quello che provo, e così dovrò serenamente accettare (ancora!) le eventuali critiche. Un augurio profondo e sincero a tutti i miei compagni di lavoro, che, almeno per un altro po', non mi perderanno di vista!
Alessandro Buganini
Sandro fra le "penne" più attive della rivista, sempre pronto a cogliere con puntualità i fermenti della categoria, spronando tutti, con i suoi articoli di pacata riflessione, ad un impegno di lotta in difesa dei lavoratori. Dalla redazione e dai colleghi ti giungano gli auguri più cari per una lunga e serena pensione.



L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

Forse sarò banale ma far da solo, seppur su un Ale quel che prima in due era normale non mi pare affatto uguale



Alcuni macchinisti del gruppo ciclamatori "No al ciclista solo", capitanati dal Burlo



PENSIONI ANCORA UNA RIFORMA! E SENZA UN'ORA DI SCIOPERO!!!

di M. Ermini (FI)

Non si contano ormai più gli interventi dei vari Governi sulle pensioni, dalla riforma Amato (D.L.503/1992), Legge Dini (L.335/1995), Legge Maroni (L.249/2004), Legge Prodi (L.247/2007, abbattimento scalone, vedi AIM n.2/2008), arriviamo alla finanziaria 2010. Quello che stupisce è l'assoluto silenzio politico/sindacale su questi provvedimenti che fanno sorridere dai teleschermi il duo Tremonti/Sacconi, per aver ottenuto una riforma delle pensioni fra le più pesanti d'Europa senza un'ora di sciopero.

Questi interventi, benché un po' diluiti nel tempo, incideranno notevolmente sulle ancora ignare generazioni di prossimi pensionati.

Già con gli effetti della legge Dini, per chi non raggiunge i 18 anni di contribuzione al 31/12/1995 (sistema Misto Retributivo/Contributivo) vedremo le prime conseguenze, gradualmente si arriverà all'abbattimento della pensione dall'80% attuale al 50/60% dell'ultimo stipendio intorno al 2050 (vedi AIM n.3/2007)

LE NUOVE MODIFICHE ALLE PENSIONI CHE INTERESSANO ANCHE I FERROVIERI

- La prima novità introdotta andrà in vigore dall'01/01/2011, ed è la cosiddetta "FINESTRA MOBILE" che sostituendo le precedenti regole sulle "finestre" uniformerà l'uscita per le pensioni di VECCHIAIA e di ANZIANITÀ **con lo scorrimento di 1 anno dalla maturazione del diritto, la data di pensionamento.** Pertanto per i macchinisti che faranno i 58 anni, 40 anni di contribuzione o per altri ferrovieri che raggiungessero la quota 96 (61+35 o 60+36) dopo l'01/01/2011 potranno ricevere la pensione solo dal 13° mese successivo alla maturazione del diritto.
 - Una notizia meno negativa è per **le donne che lavorano in ES** (considerate come lavoratrici private), alle quali, come specificato nel messaggio INPS 020389 del 30/12/2009, NON si applica la nuova normativa che dal 01/01/2012 porterà in un sol colpo la pensione di vecchiaia a 65 anni per le donne del pubblico Impiego.
 - **Le ricongiunzione di cui all'art. 1/1 della Legge 29/1979 diventano ONEROSE**, quindi per le domande presentate dopo l'01/07/2010 ci sarà un notevole aumento relativo ai contributi da versare.
 - Con la legge 102/2009 sono stati introdotti quietamente altri due provvedimenti molto pesanti:
- 1) Viene stabilito che la verifica dei coefficienti di trasformazione relativo al calcolo delle pensioni con metodo Contributivo o Misto sarà rivista ogni 3 anni in

base all'aspettativa di vita. Già da gennaio 2010 è in vigore una modifica di tali coefficienti, che determinerà una riduzione (0,8<>3,7%) del montante relativo ai contributi versati.

- 2) Un "banale" regolamento di attuazione dell'art. 22 ter della L.102/2009 a firma Tremonti/Sacconi farà scattare dal 2015, **per tutti i lavoratori e calcolato distintamente per sessi**, l'adeguamento dei requisiti di pensionamento rispetto **all'aumento della speranza di vita.** La verifica avverrà ogni 3 anni (la prima volta 4 anni e l'elevamento non potrà superare i 3 mesi). In base a simulazioni fatte quindi dal 2015 la pensione di VECCHIAIA aumenterà di 3 mesi, nel 2019 altri 10 mesi, nel 2025 altri 5 mesi e così via in base a quanto effettivamente misurato dall'ISTAT. La pensione di vecchiaia passerebbe da 65 a 70 anni circa nel 2050; per le donne potrebbe essere anche più elevata tenendo conto dell'adeguamento calcolato distintamente per sesso.

Questo aumento si applicherà anche al sistema a quote, ad esempio con le vecchie norme dal 2013 sarà necessario, per chi non avrà i 40 anni di contributi, raggiungere quota 97 (35 di contributi e 62 anni di età) dal 2015 diventeranno 62 anni e 3 mesi e via salendo.

Per chi raggiunge i 40 anni di contribuzione (+1 di finestra) NON cambia niente, anche se c'è stato un tentativo di introdurre un emendamento per aumentare anche questo limite. Non hanno avuto il coraggio di farlo adesso ed il provvedimento è stato ritirato dalla finanziaria, ma non è detto che non ci possano riprovare quando sarà stato digerito questo.

Per notizia questa norma si applicherà anche per l'attribuzione dell'assegno sociale, per cui dal 2015 non saranno più sufficienti i 65 anni per ottenerlo.

LA NUOVA NORMA SI APPLICHERÀ AI FERROVIERI?

E' molto probabile, in quanto il testo del regolamento dice: "Tali variazioni si applicano a tutti i regimi pensionistici vigenti con effetti dal 01 gennaio 2015, salvo verifiche per i regimi speciali".

Aumenterà quindi l'età di pensione di vecchiaia anche per chi svolge lavori usuranti, come PdM e PdB (nel 2020 59 anni e 10 mesi)? Su questo i lavoratori dovranno vigilare e prendere iniziative perché c'è anche da tenere conto che chi è stato assunto dopo il 01/04/2000 non è più coperto nemmeno dall'aumento di valutazione di 1/10, che dà la possibilità di avere il contributo figurativo per anticipare la quiescenza. Ma c'è pure da porre in evidenza che chi, pur avendo diritto all'aumento di 1/10 (dai 3 ai 4 anni circa), avendo la pensione calcolata con il Contributivo potrebbe avere una pensione ridotta in quando i contributi essendo attualmente figurativi, non porteranno nessun aumento al montante di calcolo personale.

I macchinisti più giovani devono sentirsi impegnati a sollecitare i colleghi meno attenti e le organizzazioni sindacali per un impegno anche su queste problematiche, in quanto saranno i primi a subire le conseguenze oltre che dell'agente solo anche del peggioramento del sistema previdenziale. Il nostro giornale può essere un possibile strumento di dibattito e proposta per chi volesse dare un contributo.

Partecipa a costruire il tuo domani!

