

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



Anche la nostra rivista è strozzata dall'aumento delle spese postali dovute ai tagli governativi all'editoria e all'informazione no profit (dall'Avvenire al Manifesto, dai giornalini parrocchiali a quelli dell'associazionismo). Ciò assieme alla legge bavaglio che vuole zittire anche l'informazione su internet rappresenta un attacco subdolo e senza precedenti alla libertà di espressione. Ancora In marcia sosterrà tutte le iniziative a favore dell'informazione no profit e quelle contro la legge bavaglio.

IL SIGNORE DEI TRANELLI

MANOVRA DI GOVERNO, INSIDIOSI ACCORDI SINDACALI PER TRAMARE CONTRO I LAVORATORI

IN QUESTO NUMERO: Manovra ritorno al Medioevo; Crumiri del terzo millennio; Alleva: art.8 finanziaria, Cgil s'illude; IVU, eliminata cadenza riposi settimanali; Malattia, nuove regole per certificarla; Pensioni e lavori usuranti; Macchinisti, novità sulle patenti; Disponibilità, sentenza positiva; Privacy, no sulle graduatorie di trasferimento; Vapore, difendiamo i treni storici

NON VOGLIO 'PAGARE' IL TUO STRAORDINARIO

Lettera aperta al macchinista S.A.

Caro S.A.

tu forse non lo sai ma una parte del tuo stipendio, l'azienda l'ha fatto pagare a me e alla mia famiglia; in termini di spese legali, di riduzione stipendio, ansia e preoccupazione per la causa che dovrò affrontare in Tribunale. Le 12 ore di straordinario che ti sei guadagnato sostituendomi durante lo sciopero del 21 e 22 maggio scorso, mi sono state, infatti, addebitate come 'danno' per giustificare due giorni di sospensione disciplinare.

Certo, io e tanti altri insistiamo nel difendere il sacrosanto diritto di sciopero, anche dentro brutte leggi e capziose interpretazioni aziendali, conseguentemente se non ricevo un comando esplicito e formale, che mi obbliga a lavorare sui cosiddetti treni 'garantiti', io sciopero. A te nessuno chiedeva tanto, bastava che lavorassi secondo il tuo normale turno. Invece quel giorno non hai fatto il tuo lavoro previsto - dalle 19 di domenica alle 10 del lunedì - ma hai anticipato la presentazione alle 10 di domenica, per fare 'riserva' fino alle 14, poi sei venuto a Roma in 'vettura' dove nel pomeriggio hai sostituito due turni di macchinisti scioperanti sul treno Roma-Ravenna-Roma con riposo fuori residenza e, il giorno successivo, sei rientrato sempre in 'vettura' da Roma al tuo impianto, dove l'azienda ti ha chiesto - dopo 'solo' 28 ore di servizio sulle spalle - di effettuare altre 4 ore di riserva, fino alle 18.

Non è bello vedere che un compagno di lavoro - pur in disaccordo con lo sciopero - non si limita a non aderire ma quel giorno fa i salti mortali, anticipa il lavoro di 8 ore, rinuncia ad una domenica in famiglia, rompe tutte le regole del contratto, non si preoccupa della sua salute, lavora 32 ore, con 12 di straordinario. I "crumiri" sono quelli che vanno semplicemente a lavorare durante lo sciopero; il vocabolo per definire quelli che nel terzo millennio si comportano in questo modo lo dobbiamo ancora inventare.

Non sono un grande esperto di "gestione risorse umane" ma facendo il tuo stesso mestiere so bene che dopo 32 ore di servizio, pur risultando presente di 'riserva', non avresti potuto - né fisicamente né professionalmente - garantire granché. Una specie di 'presenza virtuale' trasformata in lavoro 'straordinario virtuale' che, in una perfetta sintonia, tra dirigenti della Divisione passeggeri che comandano i servizi e Uffici Personale e Organizzazione che comminano le sanzioni, viene fatto pagare a me che ho scioperato.

Capisci bene, colpito personalmente, sono costretto mio malgrado a difendermi da questo strano modo - così irrazionale e non so quanto diffuso - di utilizzare il personale.

Per quanto oggi si viva una fase storica difficilissima per il mondo del lavoro e, di conseguenza, per la coesione e la solidarietà tra lavoratori, non posso rinunciare a rimproverarti con franchezza e a sottolineare gli effetti dei tuoi comportamenti, non tanto per una banale "questione di soldi", quanto per l'egoismo mostrato quel giorno e per questa sorta di insensibilità sociale e sindacale che ti fa credere di poter vivere e lavorare senza tener conto delle persone che ti stanno intorno. Io credo tu stia sbagliando.

Mi auguro di cuore che quanto accaduto sia solo il frutto di un momento di debolezza - comune a tutti noi - e che in futuro si possa discutere insieme, anche aspramente, sul se, come, quando e per cosa agire, evitando comportamenti che neutralizzano i nostri immani sforzi per difendere salute, lavoro e dignità. Facciamo lo stesso lavoro, sugli stessi sedili di guida, sono sicuro che potremo scoprire idee e interessi comuni e, magari, ritrovarci fianco a fianco.

Dante De Angelis

UNA MANOVRA DA MEDIOEVO

Vanificati in un colpo solo 100 anni di lotte dei lavoratori. Secondo atto, dopo l'accordo tranello con CGIL, CISL e UIL

La manovra finanziaria approvata dal parlamento con lo scopo dichiarato di risanare il bilancio dello Stato dimostra di avere in realtà ben altre finalità.

In particolare si attaccano le tutele dei lavoratori, introducendo ulteriori elementi di deregolamentazione: altri passi indietro che ci fanno perdere terreno, che ci fanno tornare indietro, che vanificano le lotte delle generazioni che dalla fine del 1800 ci hanno preceduto.

Alla faccia dello Statuto dei Lavoratori, alla faccia delle Clausole Sociali, i contratti aziendali potranno derogare a quelli nazionali. Ma allora a che serve un contratto collettivo? In ogni settore assisteremo alla corsa al ribasso di imprenditori alla caccia del risparmio dei costi e alla crescita del (loro) profitto, a discapito delle condizioni di lavoro, della sicurezza, delle tutele.

E sarà ammesso anche il licenziamento! Certo, con l'avallo dei sindacati... (i sindacati che licenziano?) e non per ragioni discriminatorie... ma qualcuno ci crede? Con norme come queste, licenziamenti come quelli dei colleghi di Report o di De Angelis sarebbero stati fatti passare come "dettati da ragioni economiche e produttive", e non ci sarebbe stato niente da fare. Insomma, diranno che non ci discrimineranno, ma intanto chi non si piegherà a tutti i voleri e a tutte le angherie padronali, sarà il primo ad esser messo alla porta!

Dopo l'accordo del 28 giugno scorso, grande fregatura per i lavoratori fatta passare dai firmatari come passo verso la modernità, i "signori" che decidono per noi ci hanno quindi preparato un secondo "tranello".

Possiamo continuare ad accettare tutto questo senza reagire?

Fernando

CRUMIRO. Chi non è solidale coi propri compagni di lavoro in occasione di uno sciopero, e si reca al lavoro, oppure accetta di lavorare al posto di chi sciopera.

Giacomo Devoto, Gian Carlo Oli - Dizionario della lingua italiana - Le Monnier, 1996

CONTRATTO: A CHE PUNTO SIAMO?

Mai come di questi tempi si dice: "speriamo che il contratto non lo firmino, stiamo meglio così". Sì, perché una volta rinnovo del contratto significava aumento stipendiale; oggi invece equivale a tragedia assicurata: più lavoro, in condizioni peggiori e con meno soldi. Ma poi di quale contratto stiamo parlando? I sindacati ci hanno chiamato ripetutamente a scioperare per il Contratto della Mobilità, ma ora l'AD Moretti, in una

lettera datata 19 luglio, ha detto di essere stufo. Se la trattativa si è interrotta, dice lui, non è colpa di FS, ma dei rappresentanti del TPL, e questo è anche vero. Dice poi Moretti che, insomma, CGIL, CISL e UIL hanno firmato tutte le porcherie possibili nelle altre imprese, ma si rifiutano di concedere cose simili rinnovando il contratto delle Attività Ferroviarie! Anche qui dice il vero, ma non si pensi che intenda erigersi a paladino dei lavoratori:

vuole solo che le stesse porcherie vengano applicate anche ai ferrovieri di FS! Per ora siamo fermi qui. Speriamo che i sindacati resistano ancora un po' alla loro fermo-mania e magari... intanto che siamo in tempo organizziamoci per far capire che siamo stufi di chi decide sulle nostra pelle e di chi si vanta di aver risanato distruggendo tutto.

C. Peredo

PUBBLICHIAMO da **Liberazione**

ARTICOLO 8 GIÀ NEUTRALIZZATO? CGIL S'ILLUDE. ORA REFERENDUM

Intervista a Piergiorgio Alleva, giurista e professore di diritto del lavoro

«Vedo che Bonanni non la pensa così. Ma anche se la corretta interpretazione di quelle 5 righe aggiunte all'accordo del 28 giugno fosse quella divulgata dalla Cgil, è comunque un'illusione ritenere che basti questo per neutralizzare l'articolo 8. Perché la legge è più forte di qualsiasi accordo».

Piergiorgio Alleva, giuslavorista e responsabile della consulta giuridica della Cgil, non condivide l'entusiasmo di Susanna Camusso dopo la formalizzazione dell'accordo tra sindacati e Confindustria su contratti e rappresentanza. E annuncia la presentazione di un referendum per togliere di mezzo la norma "salva Fiat", inserita nella manovra economica dal ministro Sacconi. Una norma oltretutto incostituzionale, perché consente a soggetti privati - tali sono sindacati e imprese - di derogare non solo contratti nazionali ma persino leggi dello Stato.



La Cgil canta vittoria. Secondo Susanna Camusso, l'inserimento della clausola aggiuntiva che impegna tutti i firmatari, Confindustria compresa, ad «attenersi all'accordo interconfederale del 28 giugno, applicandone compiutamente le norme» sarebbe «il segnale che l'operazione del governo sull'articolo 8 non è stata condivisa dalle parti». Basta ciò per poter dire che questa bomba che minaccia le fondamenta del diritto del lavoro è stata disinnescata? Dal punto di vista giuridico sicuramente no. Perché l'articolo 8, a parte il fatto che è incostituzionale, finché non sarà dichiarato tale o non sarà abrogato per altra via è una norma di legge. Ed è una norma che conferisce una potestà diretta ai rappresentanti aziendali dei sindacati maggiormente rappresentativi sul piano nazionale o territoriale. Tali soggetti potranno fare accordi in deroga sia ai contratti nazionali che alle precedenti leggi del lavoro. Questa potestà discendente dalla legge non può essere inibita da un accordo. E quindi se qualche sindacalista locale, malgrado l'accordo del 28 giugno, decidesse di avvalersi delle deroghe previste dall'articolo 8, avremmo al massimo una responsabilità di tipo di-

disciplinare interno del singolo appartenente a una determinata organizzazione. Risultato: la sanzione sarebbe acqua fresca, ma intanto il contratto derogatorio resterebbe valido e i lavoratori coinvolti perderebbero il diritto. L'unica difesa che si può ipotizzare - ma è complicato - è che i lavoratori medesimi possano chiedere un risarcimento ai sindacalisti che si sono avvalsi dell'articolo 8 o al sindacato nazionale che non li ha tenuti a freno, visto che l'accordo del 28 giugno impegna tanto i vertici quanto le strutture periferiche. Ecco perché l'articolo 8 deve essere tolto di mezzo.

Tanto più che già si vedono interpretazioni diverse. Bonanni ha chiarito che, secondo lui, le parti sociali si sono semplicemente impegnate «a gestire in piena autonomia tutti i punti che lo stesso articolo 8 demanda alla volontà di sindacati e imprese». Forse le tutele dell'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori non verranno toccate, perché la Cisl ha già chiarito che non vuole. Ma la prima parte dell'articolo 8, ha precisato Bonanni, «rimane un fatto positivo», con riferimento alla legalizzazione retroattiva degli accordi di Pomi-gliano e Mirafiori.

Quella clausola aggiuntiva impegna tutti i firmatari e le rispettive strutture a tutti i livelli a rispettare l'accordo del 28 giugno, accordo che, a determinate condizioni, consente deroghe a contratti ma non a leggi nazionali. Tuttavia, quella stessa clausola non prevede l'impegno esplicito di non applicare l'articolo 8. Per cui, anche se l'interpretazione corretta di quelle 5 righe fosse quella della Cgil - e cioè "l'articolo 8 c'è ma non lo usiamo" - è chiaro che quello che sta venendo fuori è un feroce guazzabuglio. Che va gestito promuovendo un referendum abrogativo dell'articolo 8, come ci apprestiamo a fare.

Che effetti immediati può avere l'articolo 8 sui ricorsi che la Fiom ha presentato contro la Fiat?

Sicuramente li avrà. È probabile che nelle cause di Torino il terzo comma ci sarà giocato contro per confutare la ultrattività - che la Fiom invece sostiene - del contratto nazionale del 2008. Ma io li aspetto a pie' fermo. Anzi, ci farebbero un favore. Perché per noi è il modo più veloce per arrivare in Corte Costituzionale.

STORIA di M. Olivieri (GE)

RINFRESCIAMO LA MEMORIA

Diranno che l'accordo tra confindustria e confederali è stato fatto per il nostro bene, per evitare di farci fare la fine della Grecia, come per il nostro bene sarà varata la nuova manovra economica, ma vi ricordo che:

Nel 1983, CGIL-CISL-UIL e Confindustria firmarono un accordo di riduzione del 15% del punto unico di contingenza e congelarono i rinnovi contrattuali per 18 mesi.

Nel 1984 il governo Craxi con decreto legge tagliò 4 punti percentuale della Scala Mobile, convertendo un accordo delle associazioni imprenditoriali con Cisl e Uil.

Nel 1985 fu indetto un referendum abrogativo della Scala mobile. Esiti della votazione: votanti 77,9%, a favore della Scala mobile 45,7%, contrari 54,3%. Per effetto della sconfitta del referendum la Confindustria disdisse immediatamente e unilateralmente l'accordo in vigore, che dal quel momento non verrà più applicato. I salari e le pensioni persero il loro potere d'acquisto rispetto al caro vita e all'inflazione; quando la scala mobile era in vigore veniva "recuperato" l'80% dell'erosione, successivamente solamente il 45%.

Nel 1992 il governo di Giuliano Amato siglò con le OO.SS. un accordo sul costo del lavoro in cui venne definitivamente abolita sia la scala mobile sia l'indennità di contingenza.

Per completare l'opera di salvataggio non si fermarono a questo ma andarono oltre.

Oggi lo spauracchio è la Grecia ma ieri era il Messico, il Sud-Est asiatico, l'Argentina, lo scontro generazionale, gli extra-comunitari, Bin Laden, l'erba del vicino e i vicini di Erba.

Non si fermeranno neanche questa volta.

SCIOPERO OrSA

Lo sciopero proclamato dall'OrSA per i settori macchina, viaggiante e per il personale di terra della cargo del 17-18 settembre (15-16 settembre per la cargo) ha avuto grande successo, a dimostrazione del fatto che i ferrovieri sono stanchi di essere bistrattati e incolpati dei problemi di FS che sono invece da ascrivere ad una dirigenza non all'altezza e non seriamente impegnata per il bene collettivo che sono le Ferrovie dello Stato.

I ferrovieri sono anche stanchi di veder peggiorare le proprie condizioni di lavoro ad ogni tornata contrattuale. Quanto chiede l'azienda per i macchinisti e quanto ha già preteso, con IVU agente solo e polifunzionale cargo, è qualcosa che va al di là dell'umana sopportazione.

Non è pensabile che accordi anche parzialmente positivi scaturiscano senza il conflitto fra le parti.

Lo sciopero, ottimamente riuscito a livello nazionale, non ha avuto un'adesione uniforme: ci sono state regioni dove si è sfiorato il 100%, ma anche alcune dove il risultato è stato molto più modesto, anche a causa del diverso livello di impegno e di credibilità che hanno i rappresentanti OrSA nei diversi territori.

Per il proseguo della vertenza, quindi, è necessario che tutto il Personale continui a partecipare così, anzi con un impegno ancora maggiore e che tutte le forze che intendono opporsi allo sfascio delle condizioni di lavoro dei ferrovieri, e allo sfascio delle ferrovie stesse, si impegnino a creare un fronte comune, per il bene dei lavoratori e di tutti gli utenti.

C. Peredo

Di fianco riportiamo la tabella apparsa nell'opuscolo OrSA, che mette a confronto l'orario di lavoro di macchinisti e capitreno nei vari scenari contrattuali: non possiamo che apprezzare, al di là del merito dello sciopero, il fatto che questa OS investa così tante risorse per la sua riuscita.

LE REGOLE DI ORARIO PER PDM E PDB CONTRATTI E PROPOSTE A CONFRONTO

	NTV (contratto firmato)	CCNL Mobilità (Proposte datoriali)	TRENORD (Accordo tecnico)	FS (CCNL AF + C. Az.)
Prestazione sett.le	38 ore (± 6) su media quadrimestrale	38 ore (± 6) su media quadrimestrale	36 ore max	36 ore (± 6) su media mensile
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 (Modulo A.S.)	10 ore (per il PdB elevabili a 11 e 12)	10 ore (7 ore in cargo se 1 agente sul treno)	8 ore	8 ore e 30 per il PdB 10 per il PdB (accordo 15/5/09)
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	10 ore (9 ore in cargo (con CT o Polifunz.le))	8 ore	7 ore elevate a 8
Prestaz. diurna A/R fascia 5-24 (modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	10 ore (fino alle ore 1,00)	8 ore Mezzi pesanti o semipilota	10 ore
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo A.S.)	8 ore	8 ore (7 ore per PdB se in fascia 1-5)	non consentita	non consentita
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	8 ore	6 ore	non consentita
Prest. notturna A/R fascia 0-5 (Modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	8 ore (fascia 1-5) 10 ore (fascia 0-1)	6 ore Solo mezzi pesanti	8 ore PdB 7 ore PdB
Prestazione Servizi RFR	18 ore come somma tra andata e ritorno (stessi limiti A/R)	8 o 9 ore	6 ore (7 ore solo andata diurna)	7 ore
Limiti scorta/condotta (Modulo A.S.)	6 ore per PdB (7 per 5 volte al mese) No limiti per PdB	4/5 ore per PdB No limiti per PdB	5 ore (PdB) 4,5 ore (PdB) (con fermate)	4/4,5 ore per PdB No limiti per PdB
Limiti scorta/condotta (Modulo A.U.)	Modulo non previsto	6 ore per PdB No limiti per PdB	4,5 ore (PdB) 5 ore (PdB) (con fermate)	PdB: - 3,5 in A/R - 2,5 in RFR No limiti per PdB
Limiti scorta/condotta (modulo 2 macch.)	Modulo non previsto	No limiti	4,5 ore (PdB) 5 ore (PdB) (con fermate)	PdB: - 7 in A/R - 4,5 in RFR No limiti per PdB
Riposo giornaliero	14 ore 18 ore dopo notte	11, 14, 16, 18 ore secondo le prestazioni svolte	11, 14, 16, 18 h secondo le prestazioni svolte	11, 16, 18-23 ore secondo prestazioni svolte
Riposo settimanale	48 ore min 3.276 ore l'anno (61 riposi l'anno)	48 ore min. (24 rip. anno a 60 ore min.) (61 riposi l'anno)	2 giorni + ripresa al 3° dopo ore 12 (54 riposi l'anno)	48 ore min. 3.538 ore l'anno (61 riposi l'anno)
Pausa	30 minuti	15 minuti	15 minuti	15 minuti
Diritto al pasto	30 minuti Senza definizione fasce orarie	30 minuti (Fascia 12-21)	30 min. + spostamento (Fasce 11.45/14.30 e 19.00/21.45)	30 minuti (Fasce 11-15 e 18-21)

MANOVRA FINANZIARIA

MACELLERIA SOCIALE, TAGLI ALLA SPESA PUBBLICA E ATTACCO AL MONDO DEL LAVORO.

A SORPRESA, CLAUSOLA SOCIALE PER I FERROVIERI

Con l'art. 8 assieme alle deroghe allo Statuto dei lavoratori, superato il contratto della Mobilità. 'Fuorilegge' l'accordo NTV e i tutti i contratti 'a perdere'

Tutti sappiamo che nell'attuale panorama politico il ministro Maurizio Sacconi è tra i principali avversari dei lavoratori, sia presi singolarmente che organizzati in sindacato. È per questa ragione che ci siamo stupiti non poco a leggere la norma introdotta all'interno del micidiale art. 8 della manovra finanziaria che modifica il decreto 188/2003. Tale articolo contiene tutte norme incongruenti ed estranee alla materia del risanamento finanziario ma finalizzate alla riduzione dei diritti sul lavoro: possibilità di derogare, previo accordo sindacale, ai CCNL vigenti ed alle tutele dello Statuto dei lavoratori, finanche in tema di licenziamenti. Sacconi, ispiratore e paladino di questo articolo, contro il quale l'intero mondo del lavoro sta protestando, è fautore di un attacco al mondo sindacale mai visto prima (del fascismo), vi ha inserito - a sorpresa - una norma di legge (positiva) del tutto incongruente: cioè l'obbligo per le imprese ferroviarie che vogliono ottenere e mantenere il certificato di sicurezza, di applicare ai dipendenti il contratto collettivo nazionale di settore. Sì, avete letto bene. Anni di scioperi e battaglie sindacali per ottenere la Clausola Sociale e poi, arriva Sacconi, con due frasette nascoste in fondo a centinaia di commi illeggibili, e concede solo ai ferrovieri quel che nel resto del provvedimento nega a tutti gli altri lavoratori. Cioè l'obbligo ad applicare il medesimo CCNL all'interno di ogni settore. E' paradossale che in un provvedimento di politica finanziaria iniquo e classista, che contiene nell'art. 8 un dispositivo così profondamente antioperaio e iperliberista, si introduca questa norma di 'equità' sociale che noi perseguiamo invano da tanti anni al prezzo di innumerevoli scioperi. Qualcosa non quadra.. Non importa di che colore è il gatto purché acchiappi i topi ma ci dobbiamo interrogare su quanto accaduto nelle stanze del governo nei caotici giorni dell'approvazione della manovra finanziaria. In ogni caso dobbiamo rivendicarne il rispetto rigoroso anche per sostenere le vertenze sindacali e legali che si apriranno nelle altre categorie quando si affronteranno eventuali ricorsi contro le deroghe ai contratti ed allo Statuto (la legge deve essere uguale per tutti). Possiamo ipotizzare che questa specie di 'regalo' ai ferrovieri di tutte



le imprese sia, forse, semplicemente una specie 'vendetta' sottile e velenosa contro Montezemolo, per aver osato entrare in politica e candidarsi in competizione contro il partito del ministro in una specie di scontro tra 'padroni'. Infatti l'impatto immediato è proprio sull'accordo NTV che ad oggi sarebbe 'fuorilegge'. Ma questa norma rappresenta anche una sonora sberla di Sacconi (che non smentisce la sua acrimonia) ai 'nostri' sindacalisti perché ha dimostrato loro che le oscenità firmate con NTV (- 40% del costo del lavoro), costate mesi di discussioni, ed anche importanti rotture sindacali, è da gettare nella spazzatura assieme al Contratto della mobilità, ormai superato: la materia da oggi è regolata per legge. Il contratto prossimo venturo potrà essere 'bello brutto', dipenderà solo dalla capacità di mobilitazione e di lotta dei ferrovieri e delle loro organizzazioni ma sarà uguale per tutti. Se saremo capaci di far rispettare questa norma - e non è affatto scontato perché tutti i 'padroni' delle compagnie private già strillano come aquile contro l'intervento dello Stato - la concorrenza sui binari non si farà sul costo del lavoro, (differenze di salario, lavoro settimanale, limiti di condotta e scorta, riposi, pause, base operativa, ecc.), ma sulle capacità imprenditoriali, di innovazione e organizzazione delle imprese. Non abbiamo vinto ma abbiamo una carta in più per giocare la nostra difficile partita.

Il D.Lgs. 188-2003 È COSÌ MODIFICATO:

(omissis...) **Art. 36. Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie**

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, ed i contratti collettivi nazionali di settore, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di: a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari; b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie; b-bis) condizioni di lavoro del personale; c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti; d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti. 2. E' fatto obbligo alle imprese ferroviarie ed alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.





**TURNI SENZA SINDACATO
IO VOGLIO
UMILIARTI...
SEMPRE DI PIÙ**

Dall'11 settembre abolita la cadenza dei riposi settimanali. PdM e PdB senza tutela. Necessaria la mobilitazione, lo sciopero ed altre proteste

L'azienda sbeffeggia e umilia Filt, Fit, Uilt, Ugl e Fast ignorando i discutibili accordi già firmati sui turni individuali. E calpesta anche tutti noi, sia i lavoratori moderati - che sulla base delle rassicurazioni sindacali credevano di poter mitigare l'IVU trattando con l'azienda - che quelli comunque contrari alla sua introduzione. Col cambio turno dell'11 settembre scorso Trenitalia, infatti, ha mostrato quale rispetto abbia anche per i sindacati 'buoni', quelli che si 'fidano' dell'azienda firmando accordi senza clausole di garanzia. Date queste premesse se non ci mobilitiamo con tutti i mezzi a disposizione per fermare il progetto IVU, in aggiunta a tutti gli altri problemi, non avremo più neanche la certezza del riposo settimanale. La cancellazione della loro cadenza al sesto giorno, più che un'operazione per guadagnare sulla produttività è una vera e propria aggressione alla nostra vita privata, al nostro tempo libero ed ai nostri familiari che ne subiscono le conseguenze dirette. Chi tra noi pensava che, tutto sommato, la propria vita non sarebbe cambiata, perché dal punto di vista personale il turno era cambiato di poco (o addirittura migliorato) ed aveva dato ascolto a quei sindacalisti incapaci, si deve ricredere in fretta.

Dobbiamo essere consapevoli che i turni individuali sono un tassello di un progetto complessivo, attuato per piccoli passi, av-

LICENZIAMENTO DE ANGELIS

Il 21 novembre alle 9,30 a Roma udienza d'appello

Molti pensavano che la vertenza su licenziamento del nostro collega, Dante De Angelis, fosse terminata. Invece l'azienda ha presentato ricorso alla Corte d'Appello chiedendo l'annullamento della sentenza di reintegra e la conferma del licenziamento. Seppur confortati dalle solide motivazioni del Giudice di primo grado e dalla sostanziale ripetizione delle ragioni aziendali è posto nuovamente sotto giudizio il diritto di un delegato a segnalare pubblicamente le criticità sulla sicurezza ferroviaria. Invitiamo tutti coloro che hanno seguito la vicenda ed hanno a cuore l'esito di questo procedimento ad essere presenti quel giorno, per sostenerlo.

CERTIFICATI

CAMBIANO LE REGOLE PER COMUNICARE LA MALATTIA

Dal 14 settembre 2001 non più carta ma certificati telematici

Con una comunicazione l'azienda ha fornito al personale dipendente dell'intero gruppo Fs ulteriori dettagli sulle modalità di trasmissione della certificazione dello stato di malattia dopo la scadenza del periodo transitorio previsto dalla legge 183/2010. Riportiamo la trascrizione integrale della nota.

A partire dal 14 settembre 2011 il personale dipendente del settore privato in possesso di certificazione telematica è tenuto a comunicare alla Società di appartenenza il numero di protocollo identificativo del certificato inviato dal medico in via telematica. Pertanto, lo stesso personale dipendente è esonerato dall'invio dell'attestato di malattia cartaceo alla Società di appartenenza, fermo restando l'obbligo, previsto al punto 1 dell'art. 26 del CCNL delle Attività Ferroviarie, di comunicare tempestivamente l'assenza per malattia "Il lavoratore malato deve avvertire di norma l'azienda prima dell'inizio del suo orario di lavoro e comunque entro il primo giorno di assenza, specificando il recapito del luogo in cui il lavoratore stesso si trova ammalato, se diverso dalla propria abitazione."

Alla luce di quanto sopra, **tutti i dipendenti, al verificarsi dello stato di malattia, sono obbligati a comunicare alla propria Società di appartenenza entro tre giorni dall'inizio dell'assenza il numero di protocollo identificativo del certificato telematico.**

Nei casi in cui non sia stato possibile procedere all'invio telematico del certificato ed il medico certificatore abbia rilasciato con modalità cartacea la certificazione di malattia, il lavoratore è tenuto ad inol-

viato nelle 'freccie' e in alcune regioni, verso la flessibilizzazione totale e la polverizzazione del nostro lavoro di cui il software IVU è solo un tassello. Il primo obiettivo è quello di escludere il Sindacato dalla contrattazione dei turni. Il sogno di ogni 'padrone'.

Lo fanno non solo per 'rubarci' quantità e qualità del tempo libero, ulteriore produttività con trucchetti sulle ferie, sugli intervalli, sugli accessori, ecc ma, soprattutto, per indebolirci dividendoci ulteriormente

trare l'attestato di malattia alla Società di appartenenza con le modalità e nei tempi già in uso.

In questi casi, **i lavoratori già tenuti a trasmettere alla Sede INPS competente la prima copia del modulo OPM/1 INPS**, oltre all'inoltro alla Società di appartenenza, dovranno inviare all'INPS il certificato di malattia entro due giorni dalla data del rilascio.

Inoltre, con riferimento al rilascio della certificazione telematica di malattia da parte del medico certificatore, si evidenzia quanto segue:

- il medico che redige il certificato di malattia telematico è tenuto, se richiesto dal lavoratore, a rilasciare al momento della visita copia cartacea del certificato e dell'attestato di malattia telematici;
- il lavoratore al momento del rilascio del certificato / attestato di malattia telematico, prende visione della corretta digitazione dei dati anagrafici, con particolare attenzione all'indirizzo di reperibilità (luogo nel quale ricevere le eventuali visite fiscali disposte dall'azienda), **la cui esatta indicazione resta un onere in capo al lavoratore stesso;**
- il lavoratore può, in alternativa, richiedere al medico di inviare copia del certificato e attestato di malattia telematici, in formato pdf, alla propria casella di posta elettronica;
- qualora la stampa del certificato e dell'attestato non sia possibile, il medico si limiterà a chiedere conferma dei dati anagrafici inseriti e a **rilasciare il numero di protocollo identificativo**

su base individuale (quindi carichi di lavoro, notti, salario, riposi, vantaggi o svantaggi logistici, si pensi ai tanti pendolari, ecc. ecc.) ed eliminare così ogni occasione di confronto e solidarietà.

Si romperebbe quell'elemento di legame tra noi, rappresentato dal turno rotativo che è il 'nostro luogo di lavoro' virtuale dove siamo tutti 'presenti' e che ci accomuna nella distribuzione della fatica, dei disagi e del salario.

Quelle firme - che per ingenuità, bassi calcoli di apparato o subalternità all'azienda (non sappiamo cosa sia più grave), sono servite anche a neutralizzare subdolamente le azioni di tutela giudiziaria proposte dall'Orsa in Toscana - devono essere ritirate. L'azione più efficace assieme agli scioperi, alle proteste in corso e a quelle che sapremo inventare, cui invitiamo tutti ad aderire, la possono svolgere gli stessi colleghi che non accettano di essere doppiamente umiliati: dall'azienda e dal sindacato cui aderiscono.

IL CASO

BUGIE AD ALTA VELOCITÀ

In caso di guasto, sui treni AV proibito dire la verità. Punita una capotreno di Freccia Argento per aver usato la parola "guasto"



Il vicedirigente di frecciargento, Claudio Calvelli, ha punito, con una odiosa quanto ingiusta multa, una capotreno 'colpevole' di aver utilizzato la parola "guasto" per informare i passeggeri che pretendevano di conoscere la causa del forte ritardo del loro treno dirottato sulla linea lenta tra Firenze e Roma. La questione, che ha avuto un notevole rilievo sulla stampa, ha messo in luce l'esistenza di una politica aziendale per gli annunci dei disservizi a bordo treno - tanto ottusa quanto incomprensibile - minuziosamente pianificata per omettere la corretta informazione sulle vere cause. Esistono almeno tre Manuali per gli annunci, quello in uso a RFI per le stazioni, quello generale per gli annunci a bordo e quello, più recente, dedicato esclusivamente ai treni alta velocità che non prevede l'uso della parola "guasto". Sono sicuramente un supporto utile, cui hanno contribuito studiosi della comunicazione e del linguaggio, che

mostrano però il loro limite nei capitoli dedicati alle avarie, alle criticità e ai disservizi. Un ulteriore paradosso è rappresentato dalle differenze presenti per descrivere lo stesso fatto con parole diverse a seconda del treno: è una forma di cortesia o uno sberleffo per chi ha pagato di più? Sembra quasi che sia stata inventata una neolingua sul modello orwelliano per nascondere dietro frasi generiche e senza senso la sostanza dei problemi che

si verificano durante il viaggio; costringere il personale a non dire la verità - o meglio a dire bugie - rappresenta una vera e propria offesa all'intelligenza dei viaggiatori, una violazione dell'obbligo di trasparenza - dovuta da tutte le aziende che offrono un servizio pubblico - e un ulteriore occasione per accentuare i motivi di conflitto a bordo, proprio nei momenti più critici in caso di ritardi e disservizi. Il linguaggio è una convenzione condivisa: se vuoi comunicare devi usare parole, comprese e conosciute dagli interlocutori, alle quali si attribuisce lo stesso significato, senza tentare ipocrite scappatoie lessicali per nascondere ciò che sta succedendo al treno. Come ferrovieri ci dissociamo da queste comunicazioni così smaccatamente generiche e fuorvianti, che somigliano tanto ai 'messaggi ingannevoli' di certa pubblicità.

La Redazione

LA RIVISTA E IL MONDO DEL LAVORO

ANCORA IN MARCIA PER I MACCHINISTI E ANCHE PER TUTTI GLI ALTRI

Nelle ultime settimane la nostra Redazione ha avuto il piacere di entrare in contatto con alcuni ferrovieri non macchinisti, come **Marco**, operaio della manutenzione, e anche con alcuni non ferrovieri, come **Samuele**, conducente di autobus, e **Maurizio**, metalmeccanico.

Questi lavoratori, abbonati o simpatizzanti di Ancora In Marcia, si sono confrontati con noi in merito al ruolo del nostro giornale e alle iniziative che promuove o sostiene in difesa dei lavoratori.

Ci onora il fatto che il nostro impegno venga apprezzato e ritenuto utile anche da questi lavoratori, nonostante il nostro radicamento e il nostro impegno specifico tra i macchinisti possa a volte essere scambiato per corporativismo.

Noi riteniamo invece che ci sia un gran bisogno di attenzione alle specificità delle singole categorie, ma ovviamente siamo d'accordo che sia oggi più che mai indispensabile una reazione di tutti i lavoratori compatti, per far fronte all'attacco padronale sempre più deciso e spietato.

Quindi, amici e compagni non-macchinisti, continuate a leggerci, e contattateci per ogni evenienza, perché per voi le nostre porte saranno sempre aperte.

MORETTI CONTRO "ANCORA IN MARCIA"

In un'intervista elude la questione e non perde l'occasione attaccarci

In un'intervista durante la trasmissione radiofonica, "La zanzara", interrogato sulla questione "guasto", l'ad delle Fs, Mauro Moretti, ha dichiarato che "queste informazioni vengono da un giornale che si chiama Ancora In Marcia che tradizionalmente fa solamente opposizione alla sua azienda". Attaccando la fonte che ha divulgato la notizia tenta di eludere la questione centrale.

Come se la punizione della collega non rappresentasse un fatto grave in sé, del quale rispondere anche ai viaggiatori e all'opinione pubblica. Il nostro giornale è innanzitutto uno strumento di informazione tecnica, politica e sindacale che da oltre un secolo informa, discute e unisce i lavoratori, consentendo ai macchinisti ed a tutti i ferrovieri, di partecipare attivamente alla vita aziendale, ed ai cittadini italiani di conoscere meglio quello che succede nella loro ferrovia.

La rivista, del resto, non fa opposizione all'azienda ma alle scelte che riteniamo sbagliate, ai metodi autoritari, alla dismissione del patrimonio collettivo rappresentato dal trasporto ferroviario ed a tutti gli ex sindacalisti che col 'salto della quaglia' sono diventati dirigenti ed amministratori, infangando il prestigio e la credibilità di quel sindacato cui si deve una parte importante della nostra storia. In realtà l'opposizione più efficace all'azienda - sotto il profilo della capacità distruttiva - la sta facendo proprio lo stesso Moretti il quale, forte di una delega in bianco da parte dello Stato, sta smantellando le Ferrovie dello Stato e quello che esse hanno rappresentato per l'economia, il diritto alla mobilità e l'unità del Paese. Anche quei i giornalisti non hanno brillato per capacità critica e indipendenza: sarebbe loro bastato chiedergli: perché ai viaggiatori dei treni normali si può dire "guasto" mentre per quelli su quelli sui treni AV è proibito? Non avrebbe potuto dare la colpa ad Ancora In Marcia!



FRECCIARGENTO* di W. Lemma (RM)

IL SECONDO MACCHINISTA SARÀ UN TABLET

Lunedì 5 settembre 2011, un gruppo nutrito di Macchinisti Frecciargento è accalato davanti all'ingresso del M.A.V. di Roma San Lorenzo in attesa del proprio turno per smartare e entrare.



Curioso di vedere tanta gente chiedo cosa fosse successo, mi mettono a conoscenza che stanno distribuendo i primi Tablet (tavoletta) ai macchinisti Frecciargento. Davanti alla 303 era stato allestito un gazebo sotto il quale quattro hostess mozafiato, i rimasugli delle 200 che hanno incontrato Gheddafi a Roma, consegnavano la tavoletta con una stretta di mano e bacio sulla guancia.

In fila c'erano addirittura colleghi rientrati anticipatamente dalle ferie e alcuni che erano di riposo, tutti in fila per non perdere il gadget, ahimè gli ultimi arrivati rischiavano di non ritirarlo purtroppo la dirigenza non aveva previsto un'affluenza così alta in un sol giorno.

I Tablet erano incartati con una carta argentata, doveroso richiamo alla freccia di appartenenza, e chiusi con un nastro verde su cui regnava la scritta Trenitalia. Qualcuno chiede: a che serve? La risposta più completa era: *ce vai su internet ma che 'nchioo sai!!!! Ce poi pure vede ere turno che t'hanno dato ce poi fa 'nsacco de cose....* Il colmo lo ha toccato un certo D.A. quando ha detto: *ma che anziché l'orologio per i 25 anni danno la sveglia? Che simpaticone.*

Bene, ora i nostri colleghi FA e FR potranno usufruire, dopo l'A.U., IVU e il palmare anche del Tablet con cui potranno passare le 10 ore di lavoro e sei, elevabili a sette in formazione turni, di condotta come i macchinisti di NTV, e avranno modo di vedere, appunto con il Tablet, il turno IVU addirittura tridimensionale e magari utilizzare la tavoletta anche per farsi vedere dalla famiglia, visto che a casa nel prossimo futuro ci staremo molto poco.

Anziché correre a ritirarlo, come fu per il palmare, non era il caso di sfruttare la cosa ad esempio dicendo: *"come strumento di lavoro deve essere lasciato in deposito e avere i tempi per ritirarlo e riconsegnarlo"*, e chiedere una sorta di residenza amministrativa, da aggiungere alla storica inadempienza aziendale riguardante l'indossare la divisa nel tempo libero e ai tanti cazzi che da anni ci perseguitano?

** Questa storia è frutto della fantasia dell'autore, ogni riferimento a fatti realmente accaduti è puramente casuale... ma come per tutte le storie che si rispettino la morale è autentica.*

DPI: DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALI

Ovvero: perché devo uscire di casa vestito come un astronauta?

A differenza della divisa, che ha funzioni puramente ornamentali e di immagine, non secondarie nella società moderna ma, permettemi, nemmeno basilari, i DPI sono importanti. Scarpe antinfortunistiche, guanti, giubbotto alta visibilità... sono strumenti utili alla salvaguardia della salute e della sicurezza del lavoratore, e questo non si discute. Dobbiamo indossarli. Vogliamo indossarli.

Quello che invece si discute, o almeno lo si dovrebbe fare, è il fatto che Trenitalia stia ormai da tempo imponendo ai macchinisti della cargo di indossare le scarpe a casa propria, e di portarsi guanti e giubbotto in borsa.

Tutto questo non è, furbescamente, detto in modo esplicito, ma lo si desume facilmente quando ti arriva una sanzione disciplinare perché non stai indossando le scarpe antinfortunistiche, e il tuo datore di lavoro sa bene che non hai uno spogliatoio ed un armadietto adeguati, non inizi né finisci sempre in deposito, spesso inizi e finisci in due posti diversi tra loro, e non

ti viene riconosciuto come lavoro nemmeno 1 secondo di tempo per cambiarti. Ma perché mai devo uscire di casa vestito come dicono loro? Perché devo essere obbligato a mettermi quelle scarpe magari una o due ore prima di iniziare a lavorare, magari dovendo anche guidare la macchina? Perché non devo essere libero di uscire di casa vestito come mi pare, anziché in tenuta da marziano con scarpe guanti giubbotto e magari un giorno diranno anche il casco?

Intanto il sindacato tace, evidentemente in altre faccende affaccendato che non tutelare i lavoratori.

Intanto FS spinge per la base operativa, l'estremo opposto della residenza amministrativa.

Noi invece diciamo che ogni operazione che sia strettamente connessa con l'attività lavorativa, come DPI, divisa, aggiornamenti pubblicazioni, ritorno nella località di inizio ecc, deve essere quantificata come tempo ed inserita nell'orario di lavoro!

M. Mariani (MI)

CONTINUA LA REPRESSIONE IN FS

Il collega Riccardo Antonini è stato sanzionato con 10 giorni di sospensione per aver accettato l'incarico di consulente per i familiari delle vittime della strage di Viareggio.



Questo fatto gravissimo conferma il teorema che, in FS, chi difende la verità, non piegandosi all'arroganza dei poteri forti, viene pesantemente attaccato.

La Cassa di Solidarietà dei Ferrovieri sostiene Antonini, rimborsandogli la perdita economica causata dalla sospensione.

Parlando di repressione aziendale, non dobbiamo dimenticare inoltre che c'è un nostro collega, il capotreno **Sandro Giuliani**, tuttora licenziato per aver semplicemente applicato il regolamento emanato dalla stessa Trenitalia.

Questo assurdo atteggiamento aziendale arriva fino a ridicolizzare se stesso: la multa alla collega del viaggiante, rea

di aver pronunciato a bordo di una freccia la parola "guasto", ha fatto scalpore su quotidiani e TG nazionali. Proprio chi ha sanzionato la capotreno dovrebbe rispondere del grosso danno d'immagine provocato.

Sosteniamo Antonini, sosteniamo Giuliani, facciamo conoscere a tutti l'esistenza e l'importanza della Cassa di Solidarietà. Sul nostro sito trovate un'intervista a uno dei responsabili della cassa, **Marco Crociati**.

LICENZIAMENTO GIULIANI: IN TRIBUNALE IL 7 DICEMBRE

L'udienza della causa inerente il licenziamento di Sandro Giuliani è fissata per il giorno 7 dicembre 2011 a Roma, seconda sezione lavoro, via Lepanto 4.

Approfittiamo per rinnovare tutta la nostra solidarietà a Giuliani, colpevole solo di aver applicato il regolamento stabilito da Trenitalia stessa.

La Redazione

FACCIAMO IL PUNTO di M. Ermini (FI)

PENSIONI E LAVORI USURANTI



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

- anzianità per avere il massimo economico della pensione di 37 anni (80%)

- aumenti di valutazione dei contributi di anno ogni 10 (1/10 PdM-PdB-manovra, 1/5 Genio) validi ai fini del calcolo della pensione e per il raggiungimento dei limiti per anzianità.

La perdita di questi diritti per gli assunti dal 1/4/2000 crea una discriminazione fra i macchinisti, come vedremo anche parlando dei lavori usuranti.

L'attuale limite per la pensione di vecchiaia a 58 anni (+finestra mobile) dei macchinisti è individuata come per gli altri ferrovieri nella L. 425 del 26/03/1958 modificata dal DLS 503 del 30/12/1992; i CCNL 1990-92 e 2003/2006 sopprimono o cambiando profili di alcune categorie di ferrovieri hanno determinato altre modifiche (non per il PdM). La situazione aggiornata (età e aumenti di valutazione) si rileva dalle tabelle contenute nel messaggio INPS n°13645 del 29/05/2007.

La tabella sotto riporta le ultime novità per l'accesso alla pensione, il DL 98/2011 (art.18 comma 4) convertito con L.111/2011, ha modificato le finestre per i 40 anni. I requisiti di anzianità sono validi per tutti i lavoratori dipendenti, quelli relativi alle quote interessano marginalmente il PdM/PdB che in genere maturano prima il limite di vecchiaia.

REQUISITI ATTUALI PER LA PENSIONE DEL PdM/PdB							
Periodo	Anzianità: QUOTE - età anagrafica + anni contribuiti	Finestra di uscita	Anzianità anni di contribuzione	Anno di maturazione requisito	Finestra di uscita	Pensione di Vecchiaia	Finestra di uscita
Dall' 01/01/2011 al 31/12/2012	Quota 96 Data da: 60+36 oppure da 61+35	+12 mesi dal giorno maturazione del diritto	40* anni	2011	+12 mesi dal giorno di maturazione	58* anni	+12 mesi dal giorno maturazione diritto
Dall' 01/01/2013	Quota 97 Data da: 61*+36 oppure da 62*+35			2012	+13 mesi		
				2013	+14 mesi		
		2014	+15 mesi				

(*)Pensioni di vecchiaia e anzianità: incremento requisiti pensionistici in relazione alla speranza di vita. Lart. 18, comma 4, del d.l. n. 98/2011 come convertito dalla citata legge n. 111/2011, ha inoltre anticipato al gennaio 2013, rispetto a quanto stabilito dall'art. 12 della legge n. 122/2010, l'aggancio agli incrementi della speranza di vita dei requisiti di accesso ai trattamenti pensionistici. I suddetti requisiti vengono aggiornati a cadenza triennale. Nella fase di prima applicazione della norma, l'Istat rende disponibile, entro il 31 dicembre del 2011, il dato di cui sopra, relativo alla variazione della speranza di vita registrato nel triennio precedente. Inoltre, sempre nella fase di prima applicazione, la norma prevede che i requisiti di età anagrafica e di anzianità contributiva previsti siano aumentati, a decorrere appunto dallo gennaio 2013, di un massimo di tre mesi e, successivamente, a cadenze periodiche.

CALCOLO DELLA PENSIONE		
Situazione del lavoratore	Sistema da attuare	% indicativa prevista sull'ultima retribuzione
Lavoratori con più di 18 anni di contributi al 31/12/1995.	INTERAMENTE CON IL SISTEMA RETRIBUTIVO N.B. Per il raggiungimento dei 18 anni, salvo eventuale nuova diversa interpretazione, valgono gli aumenti di valutazione (1/10) previsti per PdM/PdB/Manovra, infatti si parla nella legge di "servizio utile".	80% con 37 anni di contribuzione.
Lavoratori con meno di 18 anni di contribuzione al 31/12/1995.	SISTEMA MISTO: RETRIBUTIVO FINO AL 31/12/1995, CONTRIBUTIVO DAL 01/01/96 N.B. Per il periodo contributivo a capitalizzazione, il contributo figurativo dell'aumento di valutazione di 1/10 non avrà valore (per l'accumulo nel montante si terrà conto solo dei contributi effettivamente versati).	Tali pensioni dovrebbero essere liquidate a partire circa dal 2018, cioè dagli assunti (es. PdM) intorno 1980. Varieranno secondo le singole situazioni, decrescendo man mano che il sistema va a regime, da circa il 75 % (65 età 40 contributi), a circa 55% (60 età 40 contributi).
Lavoratori assunti dopo il 01/01/1996.	INTERAMENTE CON IL SISTEMA CONTRIBUTIVO L'aumento di valutazione di 1/10, varrà solo ai fini del raggiungimento dei limiti di pensione di anzianità, (sempre che rimangano), ma non influiranno sul montante contributivo essendo solo figurativi	Per gli assunti dopo 1/1/96 (es. PdM) a partire circa dal 2030, "La Rendita" varierà secondo le singole situazioni da circa il 48-50% (60 anni di età e 40 di contributi) a circa il 60-65% (65 di età ed oltre 40 anni di contributi), tutto ciò salvo ulteriori variazioni peggiorative ai coefficienti di trasformazione.
Lavoratori assunti dopo il 01/04/2000.	INTERAMENTE CON IL SISTEMA CONTRIBUTIVO Perdono l'aumento di valutazione di 1/10, che dà la possibilità di avere il contributo figurativo per anticipare la quiescenza.	Come sopra

LAVORI USURANTI

Con il D.L. 67 del 21/04/2011 e le successive circolari n.15 del 20/06/11 e n. 22 del 10/08/11, sono state emanate dal Ministero del Lavoro le disposizioni che individuano gli addetti alle "lavorazioni usuranti" ed i criteri di accesso anticipato alla pensione di anzianità rispetto alle tabelle A e B della L. 247/2007 ("quote").

Proprio un punto della circ. 22/2011 ha dato un'interpretazione che escluderebbe dai benefici i macchinisti (TMR e PAX), in quanto il D.L. 67/2011 inserisce fra i lavoratori aventi diritto "Conducenti di veicoli con non meno di nove posti del servizio di trasporto pubblico collettivo" ma la circolare specifica che quest'ultimo riferimento è inteso solo per veicoli stradali. Questa parte di testo escludeva già di per sé i macchinisti dei treni merci, ma anche la normativa che tutela i lavoratori notturni mal si applica ai macchinisti.

Sempre il D.L. 67/2011 all'art. 1 comma 8 recita "sono fatte salve le norme di miglior favore per l'accesso anticipato al pensionamento, rispetto ai requisiti previsti nell'assicurazione generale obbligatoria. Tali condizioni di miglior favore

non sono cumulabili o integrabili con le disposizioni del presente articolo." Ciò potrebbe voler dire che per i macchinisti restano in vigore le agevolazioni relative all'aumento di valutazione di 1/10, benché solo figurative. Resta però il fatto che gli assunti dopo il 01/04/2000 sono esclusi anche da ciò. Alcune sono le ipotesi da fare:

- 1) potrebbero essere emanate ulteriori circolari con interpretazioni più adeguate che includano i macchinisti?
- 2) Che il legislatore e non solo, prefiguri la scomparsa delle pensioni di anzianità (che molti poteri auspicano) e consideri l'attuale pensione di vecchiaia a 58 anni per il PdM/PdB, rispetto ai 65 degli altri lavoratori, "l'anticipazione" che compensi del lavoro usurante (che non comporterebbe nessun impegno economico aggiuntivo per le casse statali)?

In conclusione diciamo che la pubblicizzazione, fatta da qualche OO.SS., di presentare la domanda di agevolazione, sembra più un modo per entrare in contatto con i ferrovieri per fermare il flusso delle disdette che una reale necessità, anche per chi deve andare in pensione adesso.

NUOVE REGOLE PER LA PATENTE DEI MACCHINISTI

ACCESSO LIBERO ALLA LICENZA PER CONDURRE I TRENI

Si potrà ottenere a prescindere dal rapporto di lavoro

Dal 14 gennaio 2012 inizia un nuovo e insidioso capitolo del liberismo ferroviario in materia di abilitazione alla guida dei treni. Col decreto Ansf 8/2011, pubblicato il 15 settembre scorso, viene infatti formalizzata, secondo i canoni dettati dalla UE e recepiti dall'Italia col D.Lgs. 247/2010, la procedura per il rilascio, la revisione, la sospensione e la revoca, delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea. Da quella data il rilascio della licenza - quella che in gergo ormai chiamiamo patente - è demandato esclusivamente all'Ansf, in analogia a quanto succede col Ministero dei Trasporti per le patenti automobilistiche professionali. La disciplina è abbastanza complessa e quella che segue è una prima, sommaria, analisi che richiede ulteriori approfondimenti cui invitiamo tutti i nostri lettori. Sul sito www.inmarcia.it sono disponibili i testi dei due decreti che regolano la materia.

UNA PATENTE PER TUTTI - La potranno richiedere i datori di lavoro dei macchinisti ma anche i singoli cittadini dell'UE che volessero abilitarsi alla guida dei treni, in possesso dei requisiti linguistici, scolastici e psicofisici richiesti.

COMMISSIONE D'ESAME - La valutazione sulle competenze potrà essere svolta da Commissioni istituite presso ogni impresa, Gestore Infrastrutture o Centro di formazione riconosciuto, ovvero direttamente dall'Ansf.

REGISTRO NAZIONALE DELLE LICENZE - Col decreto si istituisce un Registro nazionale - una sorta d'archivio generale che somiglia ad un Albo professionale dei macchinisti - nel quale confluiscono tutte le informazioni sulle licenze rilasciate, accessibile oltre che agli stessi interessati, ai datori di lavoro, alle imprese comunitarie ed alle autorità di vigilanza. In tale Registro sono riportate tutte le variazioni riguardanti le singole licenze, come limitazioni o ampliamenti delle abilitazioni a linee e mezzi, sospensioni, revoche, ecc.

LA CONVERSIONE DELLE NOSTRE PATENTI - Tutte le patenti in nostro possesso dovranno essere gradualmente convertite entro il 2017.

IL PROBLEMA DELLA LINGUA - La principale criticità è nel livello di conoscenza linguistica richiesto: ciascun cittadino UE potrà acquisire la licenza per guidare treni in Italia con la semplice conoscenza linguistica di 'terzo livello' su una scala di cinque. Forse un inutile azzardo per un lavoro in cui la comprensione esatta delle comunicazioni è di vitale importanza e in un paese, come il nostro, dove coesistono inflessioni e dialetti storicamente radicati.

ASSUNZIONI CON LA PATENTE - Il mercato della formazione dei macchinisti che potrebbe crescere intorno a questa nuova norma non farà altro che arretrare le condizioni di lavoro per i giovani che vorranno entrare nel settore ai quali, po-



UN'INIZIATIVA DEI FERROVIERI* PREMESSA AL "CONTRATTO E SITUAZIONE SINDACALE DEI FERROVIERI"

Dagli accordi alle leggi, dalla crisi economica alla riduzione dei diritti

Con alcune imprese operanti in Italia le nostre OOSS hanno stipulato diversi accordi, comunque peggiorativi rispetto al contratto dei ferrovieri, nell'intento di traghettarle nel CCNL della mobilità (in proposito è illuminante la lettera dell'ad Moretti che richiama i sindacati perché favorirebbero la concorrenza privata contro Trenitalia). Per blindare le loro scelte, di fronte ad una crisi economica senza precedenti, il 28 giugno le OOSS nazionali confederali hanno siglato un protocollo che riguarda tutti i lavoratori italiani affinché le scelte operate dalle segreterie insieme alle RSU siano vincolanti per i lavoratori stessi. Questo vuol dire che nel settore ferroviario assieme alla scomparsa del trasporto pubblico, avremo peggiori condizioni di vita, di lavoro e salariali. Gli articoli già sottoscritti per il rinnovo contrattuale, assieme alle proposte datoriali peggiorative, stanno determinando malcontento tra i ferrovieri al punto che si cominciano a vedere proteste autonome organizzate in diverse parti d'Italia.

I ferrovieri non possono più trincerarsi dietro lotte di profilo o di qualifica o dietro argomenti riferiti a singoli aspetti (ad es. la sicurezza) tutti riconducibili alla liberalizzazione delle ferrovie in Italia. In definitiva a chi e a cosa serve concentrare gli attacchi alle FS su pochi singoli aspetti, "immag-

tra essere richiesto il possesso della patente ancor prima di essere assunti.

A RISCHIO PROFESSIONALITÀ E SICUREZZA - L'obiettivo è solo quello di rendere più economico per le imprese la formazione dei macchinisti: oggi è richiesto un lungo percorso formativo, teorico e pratico, garantito anche dal rapporto di lavoro dipendente e dai contratti. Da domani dovremo fare i conti con un abbassamento generale del livello di preparazione, al momento di viaggiare da titolare, magari ad agente solo. In assenza di strutture e risorse per i controlli capillari e quotidiani sui treni delle sempre più numerose imprese ferroviarie - non riusciamo neanche a 'controllare' gli assi dei treni di poche grandi imprese - rischiamo di scivolare verso un modello sempre più simile a quello del trasporto autostradale, fatto di frammentazione e selvaggia competizione al risparmio. Non dobbiamo temere il 'nuovo' ma abbiamo il diritto ed il dovere di evitare che esso sia solo la carta luccicante in cui ci nascondono il 'vecchio' sistema dei padroni del vapore.

nando" così di stare dalla parte dei lavoratori, senza rivolgere la dovuta attenzione ad unificare i ferrovieri nella lotta contro le privatizzazioni, la perdita di migliaia di posti di lavoro e contro i peggioramenti sul lavoro? I ferrovieri, come tutti gli altri lavoratori, hanno necessità innanzitutto di difendere il loro lavoro, che non passa per lo smantellamento ma per la difesa della propria azienda o della propria fabbrica (illuminanti le proteste degli operai saliti sulle ciminiere!). L'accordo del 28 giugno 2011 tra sindacati confederali e confindustria, fa da sponda ai gravissimi attacchi dei privati alle FS italiane, azienda strategica per la nazione come lo sono Finmeccanica o Enel, su cui pensano di mettere le mani con le loro speculazioni finanziarie interne ed internazionali. Anche in relazione a questi ultimi avvenimenti si rende necessaria una riflessione per la condivisione di un documento, di analisi e obiettivi, per cominciare a dare vita a un movimento indipendente e più rappresentativo che, pensando allo sviluppo e al ruolo pubblico della nostra azienda su tutto il territorio, riesca a riconquistare diritti ed orario di lavoro, aperto alla società civile ed agli altri lavoratori, affinché sia chiaro a tutti che qualsiasi accordo che li riguarda sia vincolato alla loro espressa volontà.

*Il testo completo su www.inmarcia.it



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

RINNOVO ABBONAMENTO ANNO 2012:

Abbonamento annuale ordinario 15€

Abbonamento annuale sostenitore 20€ (con DVD o libro a scelta)

Promozione 20 € per i nuovi abbonati da questo mese: numeri del giornale 2011 e 2012 + Agenda 2012 e 2013 e DVD

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 COD. IBAN IT 90 W 07601 02800 000099862666 oppure con bonifico bancario, Nella causale va indicato o "Rinnovo 2012" o "Nuovo abbonato 2012 promozione".

AGENDA del Macchinista 2012

FIRENZE

P.za Baldinucci 8r 50129
Tel. 055.486838 fax 055.4625985
Mail: inmarcia@tiscalinet.it

MILANO

Stazione Centrale
Binario 21 scala «e»
3° piano stanza 40
tel. 39200240-3332423846

BOLOGNA

c/o sede OrSA MU tel. 921/2209
interno staz. Bologna C.le

GENOVA

c/o SEDE OrSA MU tel. 958/3183
Interno staz. Genova Principe

PER TUTTI GLI ALTRI IMPIANTI
CONTATTATE I REFERENTI DI ZONA
(L'ELENCO COMPLETO LO TROVATE SUL
SITO NELLA SEZIONE "ABBONAMENTI")

FACCIAMO APPELLO A CHI
VOLESSE DARCI UNA MANO NELLA
DIFFUSIONE DEL GIORNALE E
DELL'AGENDA A CONTATTARE I
REFERENTI O
LA SEDE DI FIRENZE DEL GIORNALE

È stato fatto un aggiornamento dell'agenda AIM 2012, oltre il normale adeguamento alle varie novità è stato ridotto il numero di pagine dopo la valutazione del sondaggio sul nostro sito (che ha registrato oltre 340 votanti). Per contenere i costi e non aumentare l'abbonamento avrà una copertina plastificata senza sovracopertina come negli anni passati: invieremo comunque un quantitativo limitato di sovracopertine ai referenti, quindi chi le volesse potrà averla senza alcun costo contattando questi o la nostra sede.

Ricordiamo che l'Agenda 2012 sarà spedita* a Dicembre agli abbonati in regola con l'abbonamento 2011 (controllare il proprio indirizzo sul coupon allegato al 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.

*ATTENZIONE

Sempre per contenere i costi e garantire la sopravvivenza del giornale (la spedizione postale ha triplicato la spesa e non sempre garantisce l'arrivo a destinazione dell'agenda), esamineremo per gli impianti segnati a fianco la consegna diretta dell'agenda da parte dei referenti. Potete contattarli o venir contattati per concordare il ritiro. Se entro il 30 novembre l'agenda non fosse stata ritirata verrà comunque inviata al recapito che abbiamo.

Per questa operazione (molto utile alla rivista) abbiamo bisogno della collaborazione di tutti.

AGENDA ELETTRONICA DEL MACCHINISTA 2012



DA OGGI DISPONIBILE PER TUTTI

Un software che oltre a svolgere la normale funzione di agenda dei servizi, offre un valido aiuto nel controllo delle competenze, riportando, per ogni singolo servizio che svolgiamo i valori di tutte le voci che determinano lo stipendio.

Un software che, servizio dopo servizio, calcola automaticamente l'ammontare della busta paga che percepiremo il mese successivo.

Un software che, mese dopo mese, riporta automaticamente i totali dei giorni di ferie presi e di quelli rimanenti.

Caratteristiche e proprietà

- Per Windows, Mac e Linux.
- Calcolo ore di condotta per tutti i moduli di equipaggio.
- Calcolo diarie.
- Calcolo di tutti i straordinari possibili e completamenti corra.
- Calcolo notturni, permotti, domeniche e ore festive.
- Gestione completa della busta paga.
- Gestione completa ferie e festivi.



PER CONTATTI:
agendadelmacchinista@gmail.com
FACEBOOK: AGENDA DEL MACCHINISTA

CASO DEL MESE a cura di M. Lo Giudice (MI)

DISPONIBILITÀ

Macchinista vince causa e il giudice condanna Trenitalia al pagamento del danno non patrimoniale sofferto nei periodi di disponibilità.

Sembra infinita la storia del disagio sofferto dal personale disponibile.

In passato ci sono stati vari tentativi di porre in termini legali la questione ma spesso non hanno portato a nulla.

Solo nel 2008 (sent. 12962 del 21 maggio 2008) i lavoratori della SEPSA (conducenti), a cui veniva applicato un sistema di "disponibilità" con i disagi che sappiamo, portarono le loro ragioni fino in Cassazione che rinviò il tutto alla corte d'appello di Napoli affinché riesaminasse la controversia alla luce dell'interpretazione illustrata nella sentenza di Cassazione stessa. Eccone uno stralcio: "Anche per i rapporti a tempo pieno, infatti, il tempo libero ha una sua importanza stante il rilievo sociale che assume lo svolgimento, anche per il lavoratore a tempo pieno, di attività sportive, ricreative, culturali, sociali, politiche, scolastiche ecc., o anche di un secondo lavoro, nel caso in cui non sia prevista una clausola di esclusiva."

Quindi con questa sentenza si comincia a dare importanza al tempo libero e soprattutto all'organizzazione del tempo libero.

Subito dopo l'emissione di questa sentenza gli avvocati della CUB Trasporti avviarono le procedure (ex 410) di conciliazione (attualmente non più obbligatorie), per un cospicuo numero di macchinisti che volevano ottenere un turno di spettanza al fine di poter sapere inizio e fine di quante più giornate lavorative possibile, chiedendo anche il risarcimento del danno subito. La complessità della causa, dovuta anche a regole e regolucce risalenti addirittura al 1968, nonché la sperimentazione dell'IVU in prospettiva di un suo più o meno imminente impiego, rallentarono il tutto.

Arriviamo al 25 Gennaio 2011, quando un singolo ma tenace macchinista, che aveva portato in causa Trenitalia sul tema della disponibilità, si vede riconosciuto dal giudice il danno non patrimoniale relativo al periodo in cui venne utilizzato "fuori turno". Il Giudice infatti condanna l'azienda a liquidare l'equivalente della metà del compenso contrattualmente previsto per la reperibilità (13,50€ : 2 = 6,75€), moltiplicato per i giorni di effettiva utilizzazione in disponibilità (più rivalutazione monetaria e interessi legali).

L'accostamento alla figura del reperibile viene fatta per le analogie tra i disagi di questa figura con quelli della figura del disponibile, evidenziando le giuste differenze. Nello specifico viene dimezzato il compenso previsto per il reperibile in quanto per il disponibile esiste un seppur minimo preavviso del servizio, la conoscenza del turno completo che gli viene richiesto di svolgere, nonché per la mancata allegazione in ricorso di profili specifici di incidenza sulla vita familiare e sociale del ricorrente in tale posizione rispetto ad altri lavoratori.

Non può sfuggire il tentativo dell'azienda di far passare il concetto che il personale non in turno fruiva di riposi aggiuntivi correlati ai

riposi previsti in capo ai macchinisti sostituiti...

"Dimenticano" evidentemente che nella stragrande maggioranza dei casi avviene che: -relativamente al riposo giornaliero spettante dopo un servizio di turno, è vero che al disponibile spetta il riposo programmato dal turno stesso, peccato che facciamo di tutto per non assegnarlo, arrendendosi solo nei casi più temerari e con infinite discussioni ("se volevi il riposo da turno me lo dovevi dire prima...(?));

-relativamente al riposo settimanale può succedere che, nell'eventuale miracolo della concessione ad un disponibile della prosecuzione del turno a seguito dell'effettuazione di una giornata del turno stesso, spetti a quest'ultimo il riposo da turno che purtroppo può anche essere di 48 ore, quindi altro che giorni aggiuntivi.

Il giudice considera solo eventuale la fruizione di riposi maggiori rispetto a quelli del

personale sostituito, tenuto conto che in disponibilità non si è solo impiegati in turni assegnati ad altri macchinisti rimasti "scoperti" per loro impedimento, ma anche in altri servizi di carattere straordinario o in altre - non meglio chiarite - circostanze.

Cita anche vari articoli (N°10 del RD 2328/23, N° 6 DPR 1372/71, N°1175 e 1375 c.c) che impongono all'azienda di assegnare ai dipendenti il turno di lavoro (non solo per il personale delle stazioni) con congruo anticipo, ad esempio utilizzando il sistema della rotazione del turno al fine di compensare il disagio sofferto.

Una sentenza senza dubbio positiva che, sebbene non risolverà il perenne disagio sociale dei nostri compagni di lavoro "disponibili", può certamente rappresentare una boccata di giustizia.

Per maggiori informazioni e consigli su eventuali ricorsi legali contattate la CUB-Trasporti di Milano o l'OrSA MU di Bologna.



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

Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica

CASO DEL MESE 2 a cura di G. Cardinale (BO)

TRASPARENZA O PRIVACY

Le graduatorie dei trasferimenti, possono non essere pubbliche?

Un collega del Veneto aspira al trasferimento in Puglia. Uno caso comune a centinaia di ferrovieri. Alla richiesta avanzata di conoscere la propria posizione in graduatoria gli rispondono: "80esimo". Il macchinista allora vorrebbe anche prendere visione dell'intera graduatoria ma l'azienda lo nega chiamando in causa il diritto alla privacy. Lui non ci sta e da qui il ricorso al TAR del Lazio.

Il collegio anzitutto stabilisce che "Non appare persuasivo l'assunto defensionale di Trenitalia che ravvisa nella previsione di cui al punto 4 del verbale di accordo del 25/6/04 il limite specifico all'esercizio del diritto di accesso". Infatti poiché "la giurisprudenza prevalente" ritiene "disapplicabili anche le norme regolamentari (e quindi fonti del diritto) in contrasto con la disciplina sull'accesso", "A maggiore ragione una norma contrattuale collettiva, ove effettivamente contrastante con la disciplina legislativa sull'accesso, può considerarsi tamquam non esset (come se non esistesse ndr)".

Del resto anche le ulteriori argomentazioni difensive di Trenitalia non convincono il giudice amministrativo. Infatti, è infondato considerare la richiesta del lavoratore "preordinata ad un controllo generalizzato dell'operato della società concessionaria del servizio pubblico, qualificandosi il di lui interesse come diretto, concreto ed attuale, in quanto volto alla verifica della propria posizione nella graduatoria per i trasferimenti, e dunque corrispondente ad una situazione giuridicamente tutelata".

Infine occorre "considerare come non possa neppure assumersi che l'ostensione della graduatoria integrale (concernente, cioè, tutti i partecipanti alla manifestazione di interesse) violi la normativa in materia di privacy, se non altro per l'assorbente considerazione che il fatto stesso di partecipare ad una procedura di valutazione comparativa rende prevalente, nel bilanciamento degli interessi, il diritto all'accesso sulle (peraltro non bene specificate) esigenze di riservatezza, nella prospettiva della cura e difesa dei propri interessi giuridici. In altri termini, l'interesse alla riservatezza, quand'anche configurabile, deve recedere rispetto all'esigenza di trasparenza e chiarezza dell'azione amministrativa, connessa alla conoscenza dei criteri seguiti e dei titoli attribuiti ai fini del collocamento nella graduatoria di cui alla 'manifestazione di interesse per macchinisti' del xx/yy/zz".

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio - Sezione III Ter, definitivamente pronunciando, accoglie il ricorso, e, per l'effetto, ordina a Trenitalia l'esibizione della graduatoria dei macchinisti che hanno manifestato il loro interesse ad essere trasferiti presso l'Impianto di Xxxx, corredata dei titoli preferenziali valutati per ciascun candidato. Compensa tra le parti le spese di giudizio.



M. Ruggeri (BO)

PAROLA DI EZIO

TRENI STORICI A VAPORE

leggendo l'articolo mi pare ci siano anche per me incomprensibili polemiche... Mi dispiace apprendere della cessata attività dell'associazione "Adriavapore" che con tanti volontari si occupava dei treni a vapore dell'Emilia-Romagna, e spero che in un quadro generale riorganizzativo si possa rimediare e rilanciare.

Sono tanto legato al "vapore" che quando ero fra i dirigenti del CoMU più volte mi sono speso per assecondare le giuste richieste del giovane e bravo Paolo Dallai, come per la sopravvivenza del sito del deposito di Pistoia più volte sono intervenuto (assieme a Marco Paolini figlio di un nostro collega di Treviso) verso le istituzioni (Comune e Provincia di Pisto-

ia) perché non cedessero quell'area che fa tanta gola a commercianti e supermercati. Girando l'Italia vedo con piacere siti e musei storici gestiti da volontari (Trieste, Lecce ecc.): appassionati come altri ferrovieri si sono fatti carico di recuperare materiali museali la cui dispersione era sicura.

Manca però una visione e un'organizzazione nazionale che non può essere solo delegata all'azienda, alla quale interessano solo i bilanci, ma con un forte ruolo di appassionati e volontariato.

Sarebbe interessante su questo fare una riunione fra noi nelle sedi di In Marcia o al DLF di Pistoia e se questa idea la ritenete giusta telefonatemi al 3386058383.

Ex macchinista Gallori Ezio

Ho letto su In Marcia un articolo di M. Pirazzini di Bologna sui treni a vapore che a noi vecchi "musineri" ricordano l'età giovanile, l'entusiasmo per il lavoro e tanti turni di lavoro indimenticabili.

Mi fa tanto piacere vedere giovani che si appassionano al vapore che per noi ferrovieri rappresenta storia e cultura anche se

IL FERROVIERE SANTO

Paolo Pio Perazzo (Nizza Monferrato 5/7/1846-Torino 22/11/1911) fu dipendente delle Ferrovie dello Stato dal 1861 per ben 47 anni. Coniugò la sua attività di ferroviere (gestione spedizioni) col quotidiano impegno cattolico praticante, aiutando



spiritualmente ed anche economicamente sia colleghi che gli spedizionieri (clienti FS) in difficoltà, pur non possedendo un reddito elevato. Fu terziario francescano, devotissimo del Santissimo Sacramento, di cui propagandò in Italia e nel Mondo l'Adorazione Quotidiana. Abbracciò con entusiasmo i principi dell'enciclica papale della "Rerum Novarum", varata a fine ottocento per favorire l'emancipazione ed i diritti dei ceti popolari. Scrisse articoli giornalistici antimassonici e contrari alle teorie del profitto esasperato perorate dagli uomini di potere. Fu per questo osteggiato nella carriera ferroviaria da molti dirigenti FS d'orientamento massonico. Nella società torinese, seguendo l'esempio dei santi "sociali" torinesi (Giovanni Bosco, Cafasso, Cottolengo, ed altri), si prodigò con opere di carità ad aiutare poveri, carcerati ed emarginati, contrastandosi anche col clero "poco movimentista". Alla sua morte lasciò un insegnamento profondo non solo d'adorazione del Santissimo Sacramento, ma anche un forte impegno a disposizione dei bisogni morali e materiali degli "ultimi". Elevato agli altari come venerabile, è attualmente in corso il processo di beatificazione.

R. Smaldone (TO)



Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

Vale come TV 31 n° 02/2011
Responsabile Produzione Torino
Rls-Rsu settore Condotta Torino

Oggetto: Climatizzazione Aln 663

Emesso M40a N° 11 per la richiesta di sostituzione del Mezzo atto inizio servizio Tr.4061 del 18.8.2011 per AUTOTUTELA SANITARIA testuale:

Si dà avviso alla SOR-TO tramite Dm Aosta e su richiesta della stessa ore 13.10

1. Aln 663 1190 con condizionatore Ant. S.m. guasto come da Rip. Rimandate 9/2 e 7/6 dal 15.7.2011 per attesa "DITTA"
2. Temperatura esterna + 34°, quella interna non quantificabile ed opprimente. Già ieri si è rischiato il Colpo di Calore! Ore 13.15- Av.to RLS-RSU.

Nonostante diversi rientri all'OML di Novara, le annotazioni poste rispettivamente dal Piazzalista

(7/6 del 15 luglio) e dal Capotecnico (9/2 del 4 agosto) appaiono quanto meno "Goliardiche" per la loro estensione nel tempo... chissà... magari per settembre!

Il giorno precedente con Tr. 33082/093 Ao-Chivasso-Ao dalle ore 14.14 alle 20.38 ho prelevato il complesso 1015-1001 sul binario N° 8 di Aosta in stazionamento sin dal sorgere del sole con oltre 50°!!! dicasi Cinquanta gradi nei comparti viaggiatori, molti ma veramente molti di più nelle cabine di guida e da solo!!! (servizio ad A.U.)

Nonostante i climatizzatori inseriti, al termine del servizio con i motori termici bollenti sottocassa la temperatura non è mai scesa sotto i 29° in vettura (impostata a 17°) mentre nelle cabine di guida rimaneva ancor più elevata causa la Sottostimata e nota "Deficienza" della portata d'aria in fase progettuale. La permanenza nelle stesse cabine con lamiere arroventate, comporta un disagio fisico non sempre sopportabile! Conseguenza: fortissimo mal di testa e rischio malore da "Colpo di Calore".

Il giorno seguente con Tr. 4059/4018 Ao-Pré-Ao dalle ore 12.55 ho prelevato la 663-1204 fresca di una revisione RIII da OMCL Verona e che da circa un mese "Gira" con la semivettura priva di climatizzazione nonostante i numerosi rientri all'OML Novara e la solita Beffarda annotazione: attesa Ditta! Altre Aln si trovano nelle stesse se non peggiori condizioni e a volte non è possibile ottimizzare l'apertura dei finestrini delle cabine in quanto hanno i dispositivi guasti rimanendo o tutti aperti o tutti chiusi.

Questo è l'esempio di tre giornate lavorative in condizioni estreme. In tempi lontani esistevano fontanelle in ogni stazione, ora non è possibile fare una doccia a Chivasso o ancor peggio a Ivrea e a Pré S.Didier dove non esistono neppure i servizi igienici per il pubblico, le Polveri Salino Vitaminiche non vengono distribuite da anni... provare per credere!

La tutela della salute è un diritto irrinunciabile. La tolleranza ha dei limiti.

Tanto si doveva per il seguito di competenza, per i provvedimenti e gli accertamenti dei casi.

Aosta 18.8.2011



Macchinista Livio Soldà
Presidio Condotta Aosta



Domanda

Mi è accaduto durante il nastro lavorativo di essere contattato dal 303 per una variazione del servizio.

Detta variazione mi viene sempre comandata a voce e mai per iscritto, quindi quando vado a controllare il mio diario del mese riscontro sempre differenze tra quanto comandatomi e quanto stampato (spesso mancandomi delle competenze da liquidare!); se chiedo che la variazione mi venga messa per iscritto il CD303 mi risponde che è sufficiente la comunicazione verbale; come faccio a riscattare il mal tolto? Devo sporgere denuncia?

Grazie.

Borsarelli Stefano, regionale Savona

Risposta

Le variazioni al turno, di norma, sono comunicate per iscritto tramite affissione in bacheca.

Purtroppo, nei casi in gestione, la comunicazione verbale è diventata una prassi accettata dal PdC per evitare perditempo e per evitare di dover passare dal 303 e ritirare l'ordine scritto. Ricordiamoci che il TV2 è un ordine scritto, tant'è vero che i turni sono firmati in calce dal responsabile produzione. In ogni caso, se il 303 si rifiuta di effettuare l'ordine per iscritto si può rifiutare la variazione, oppure, se la si accetta, fare ricorso successivamente per le vie amministrative qualora il servizio non è stato liquidato correttamente. In estrema ratio nei casi reiterati si può sempre fare una denuncia al capo impianto minacciando vie legali per indebito abuso d'ufficio nel liquidare le competenze. Insomma è meglio procedere per gradi ma chiedendo sempre per iscritto ed eventualmente protocollando le richieste in segreteria.

Domanda

Durante lo svolgimento di un servizio programmato da turno con termine lavoro a bologna c.le con 20 minuti di cv in arrivo, il CD può arbitrariamente impormi di ricoverare il materiale allo scalo, eventualmente aumentando i tempi accessori, senza il mio consenso?

Dove posso trovare la normativa che regola tutto ciò?

Grazie in anticipo.

Macch. Benini Claudio, ITR Bologna

Risposta

La risposta è no, secondo quanto previsto dalla circolare T.U.32.1/1065 del 3.08.81 sulle variazioni al servizio comandato (la trovi in agenda).

In generale si parla di prolungamento dell'orario di lavoro nelle situazioni di soppressioni o per i treni in ritardo, quindi relativamente alla condotta. Gli accessori non rientrano in questa casistica.

Anche il prolungamento fino a 2 ore oltre la prestazione comandata, che qualche CD tira in ballo in queste situazioni non è corretto, perchè sempre in base alla citata circolare, in particolare al punto 7, la prestazione graficata può essere prolungata fino a 2 ore ma solo se il personale è d'accordo.

Domanda

Cosa prevede la normativa quando da turno, non IVU, la mia giornata ha servizio compatibile con la relativa fascia oraria di disponibilità. Quali sono i margini di inizio e fine del servizio? Posso chiedere il rispetto rigido della fascia oraria?

Macch., ITR Napoli

Risposta

Se la giornata di turno prevede servizio compatibile è facoltà del PdM pretendere il rispetto preciso della fascia.

ES: serv. comp. dalle 22 alle 4, si può pretendere un servizio che non inizi prima delle 22 e non termini dopo le 4.

Domanda

Salve. Chi il 25 aprile ha fatto riposo ha diritto a 2 giorni da recuperare o 1 solo? C'è un accordo scritto da far valere a proprio vantaggio o la storia dei 2 recuperi per chi ha fatto riposo era una cosa campata per aria?

Macch., ITP Mestre

Risposta

Quest'anno il 25 Aprile coincideva anche col Lunedì dell'Angelo. Le 2 festività fanno parte di quelle riconosciute sia in termini di legge che a livello contrattuale. Per tutte, siano esse lavorate o coincidenti col riposo, deve esserci un riconoscimento economico o un recupero. Sul sito si trova la circolare aziendale in linea con quanto esposto. Nel caso esposto vanno riconosciute 2 giornate da recuperare oppure 1 giornata da recuperare e 1 a pagamento.

PERMESSI STUDIO

Le condizioni attualmente previste nel CCNL AF rappresentano una preziosa risorsa per i lavoratori studenti: si ha diritto a un giorno per ogni prova d'esame (ad esempio uno per l'orale ed uno per lo scritto) e in più a due giorni in precedenza di ogni esame; in più è possibile usufruire di questi permessi fino a due volte per ogni esame nello stesso anno accademico. E' molto di più di quanto non offrano altri contratti, che danno diritto ad un solo giorno per ogni esame.

Nelle bozze contrattuali presentate da FS, però, tutte queste agevolazioni svaniscono.

Noi vogliamo invece che esse vengano mantenute in vigore: un lavoratore che nel contempo studia, impegnandosi per conseguire un titolo superiore e accrescere la propria personalità, acquisendo ulteriori nozioni e capacità, è da apprezzare e non da penalizzare.

PROMEMORIA

di A. Vasaturo (RM)

RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA

A seguito di un servizio di turno che NON precede un riposo settimanale, il riposo giornaliero da assegnare al PdM disponibile sarà quello previsto dal turno.

A seguito di un turno che precede un riposo settimanale ovvero a seguito di un servizio fuori turno, il riposo minimo giornaliero sarà di 16 ore oppure di durata superiore se ha interessato il periodo notturno, secondo quanto indicato nello schema seguente:

A seguito di un servizio notturno terminato in residenza, i limiti minimi del riposo giornaliero sono (art. 22 comma 2.7.2 ccnl):

- servizi che terminano entro le ore 01.00 = 18 ore
- servizi che terminano entro le ore 02.00 = 19 ore
- servizi che terminano entro le ore 03.00 = 20 ore
- servizi che terminano entro le ore 04.00 = 21 ore
- servizi che terminano entro le ore 05.00 = 22 ore

A seguito di un servizio notturno iniziato in residenza i limiti minimi del riposo giornaliero sono (art. 22 comma 2.7.3 ccnl):

- servizi che iniziano tra le ore 24.00 e le ore 01.59 = 22 ore
- servizi che iniziano tra le ore 02.00 e le ore 04.00 = 23 ore
- servizi che iniziano tra le ore 04.01 e le ore 04.59 = 22 ore

Se avete quesiti da porre alla redazione scriveteci:

redazione@ancorainmarcia.it



RICERCA SULLO STRESS PDM E PDB

PROROGA RACCOLTA QUESTIONARI

Avviso a tutti i colleghi: dato il grande interesse suscitato dal progetto di ricerca "Un treno carico di Stress" rivolto alle condizioni di lavoro di macchinisti e capitreno **IL TERMINE PER LA RACCOLTA DEI QUESTIONARI E' PROROGATO AL 15 NOVEMBRE 2011**

Gli interessati possono rivolgersi ai referenti della rivista negli impianti o alla redazione ai recapiti che trovate nel box sotto.



Per contattarci Tel. 055.486838
Fax 055.4625985

Mail: redazione@ancorainmarcia.it
inmarcia@tiscalinet.it

Sito Internet: www.inmarcia.it

Campobasso

Esposito Bruno Dep. Loc. Campobasso è pensione dal 16 settembre. Referente di Ancora in Marcia e abbonato dal mitico N° 0 vi ringrazia di tutto quello che nel corso degli anni avete fatto per il P.d.M.



A TUTTI I COLLEGHI PENSIONATI O PROSSIMI ALLA PENSIONE

Ricordiamo a tutti i colleghi pensionati o prossimi alla pensione che, oltre ovviamente a continuare a sostenerci rinnovando l'abbonamento ad Ancora in Marcia, possono abbonarsi all'altra rivista della nostra associazione: "Le lotte dei Pensionati". Per ricevere alcune copie in omaggio basta comunicare il vostro nominativo:

- ai referenti di Ancora in Marcia del vostro impianto
- telefonando in sede al numero 055.486838
- scrivendo all'indirizzo inmarcia@tiscalinet.it

Aforisma del mese
a cura di M. Badoni (RM)

«La sicurezza del potere si fonda sulla insicurezza dei cittadini.»

Leonardo Sciascia (1921-1989)

Padova, ancora una tragedia SECONDO MACCHINISTA SUICIDA IN POCHI MESI

Il collega macchinista Valerio Capovilla si è tolto la vita nel suo appartamento alla fine di settembre. Pare soffrisse da qualche tempo di depressione e che fosse già in cura.

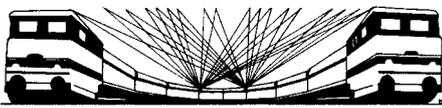
Il nostro pensiero va ai familiari per la dolorosa perdita, Valerio aveva 46 anni.

È il secondo caso nel giro di pochi mesi, a Maggio infatti, un'altro macchinista cargo si era tolto la vita sotto a un treno. Veramente ci domandiamo cosa stia accadendo alla nostra categoria; secondo alcuni studi, il "male di vivere" colpisce 1,5 mil. di persone in Italia ma non conosciamo quale sia la portata del fenomeno fra il PdM. In ogni caso 2 suicidi in 4 mesi su 10.000 macchinisti è senz'altro un dato allarmante che dobbiamo approfondire.

Bolano

Per **Orazio Modafferi** è giunto il momento della meritata pensione. Lo salutiamo con affetto citando un passaggio della sua lettera ai compagni di lavoro: "ci han tolto tutto, ma dagli abissi alle vette innevate, ho visto la nostra bandiera sventolare, la bandiera della solidarietà, questa no, non ce la possono levare."





SCIOPERO GENERALE di G. Cardinale (BO) LA CRISI SULLE SPALLE DEI LAVORATORI

Il sindacalismo di base ha chiamato alla mobilitazione il 6 settembre e i lavoratori hanno risposto in massa per dire: "questa crisi non la pagheremo noi!"

Ancora In Marcia ha invitato, dalle pagine del suo sito, i macchinisti, i ferrovieri e i lavoratori tutti ad aderire allo Sciopero Generale del 6 settembre, indetto dalle principali organizzazioni del sindacalismo di base e dalla CGIL. Questo perchè come lavoratori e cittadini non possiamo più evitare di manifestare il netto dissenso sulle politiche economiche e fisca-

li messe in atto dal governo. Non possiamo non protestare duramente contro lo smantellamento dei diritti dei lavoratori e contro l'articolo 8 della manovra che spazza via l'obbligo a rispettare i contratti collettivi e addirittura le leggi. Non possiamo non indignarci per l'inesistente considerazione che questo teatrino di governanti ha per i milioni di cittadini scesi



in piazza negli anni passati in difesa della tutele sul licenziamento previste dall'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori. Non possiamo non vergognarci di una politica che rimedia ai suoi disastri attaccando i ceti più deboli ma che si guarda bene dal toccare i privilegi della "casta".

Per queste ragioni lo sciopero del 6 settembre non può essere considerato come uno sciopero politico: tutti i lavoratori, a prescindere dalle proprie inclinazioni politiche, con questo sciopero sono stati chiamati a difendere se stessi dalla crescente ingiustizia sociale che la doppia manovra estiva imposta dal governo Berlusconi insieme a Confindustria e sindacati di mercato sta diffondendo nel paese, colpendo salari, diritti e tutele sindacali, deprimendo senza apparente via di scampo la dignità di vita di milioni di lavoratori, lavoratrici, precari, disoccupati, migranti.

Va riconosciuto il merito ai sindacati di base (USB, Slaicobas, OrSA, Cib-Unicobas, Snater, SICobas, USI) di essere arrivati in pochissimo tempo a unire le loro forze limitate, riuscendo a mobilitare centinaia di migliaia di lavoratori.

Da notare infine la presa di distanza dalla - sia pur concomitante - mobilitazione della CGIL. Nella dichiarazione di sciopero si fa infatti un preciso riferimento alla firma del 28 giugno sulla rappresentanza. Anche i cortei si sono svolti separatamente e, in alcuni casi (vedi Bologna), la partecipazione più massiccia si è registrata proprio a quelli dei sindacati di base. Significativa fra l'altro l'adesione a questi della stessa Fiom che in molte città ha rinunciato a marciare accanto alla "sua" CGIL.

**CONTRO L'EUROPA DELLE BANCHE
NOI IL DEBITO
NON LO PAGHIAMO**
sabato 1° ottobre
Assemblea
Roma h. 9,00 - Teatro Ambra Jovinetti
Via G. Peppi 43 (int. Termini)

Dobbiamo fermarli!
Stop alla distruzione dei diritti sociali, civili e democratici

Ancora In Marcia ha aderito all'appello "Dobbiamo fermarli". Ci uniamo ai già moltissimi lavoratori, sindacalisti della Fiom e dei sindacati di base, ambientalisti, intellettuali, ed esponenti politici che sostengono i 5 punti proposti dall'appello per una ripresa della mobilitazione sociale nel prossimo autunno. Questi punti, in sintesi, sono:

- 1) non pagare il debito pubblico, creato dalla speculazione finanziaria; vanno invece nazionalizzate le principali banche;
- 2) ridurre a zero spese militari e far cessare le missioni militari italiane;
- 3) riconquista di diritti per i lavoratori: no al precariato, sì ai contratti a tempo indeterminato, blocco di delocalizzazioni e licenziamenti, taglio delle super paghe dei manager;
- 4) i beni comuni devono rimanere tali: acqua, energia, beni essenziali devono rimanere in mano pubblica;
- 5) lotta alla corruzione, eliminazione dei privilegi di tutte le "caste", raggiungimento di una legge per una vera e democratica rappresentanza sindacale.

All'appello si può aderire inviando una mail a: appello.dobbiamofermarli@gmail.com o inviando un fax al numero 06.45442688. Per un approfondimento visitare il sito:

<https://sites.google.com/site/appellodobbiamofermarli/home>

SI È SCIOPERATO:

- contro le politiche dell'Unione europea e le manovre del governo che applicano le misure imposte dall'Europa, dalle banche e dai poteri forti finanziari che hanno determinato e speculato sull'attuale crisi mondiale;
- per la cancellazione del debito, il blocco delle spese militari e una politica nazionale ed europea basata sui diritti e le legittime aspettative dei popoli e non della finanza e degli speculatori;
- contro l'evasione/elusione fiscale e contributiva e per una politica fiscale a sostegno del lavoro dipendente e dei redditi; per il diritto all'abitare;
- per una forte patrimoniale e la tassazione delle rendite e delle transazioni finanziarie;
- contro la costituzionalizzazione del pareggio di bilancio e del libero mercato; per la nazionalizzazione delle banche e delle grandi imprese strategiche per il paese e per un impegno dello stato capace di rilanciare e finanziare la produzione e i servizi;
- a difesa dello Statuto dei lavoratori, contro l'attacco ai diritti dei lavoratori e il patto sociale che il governo vuole trasformare in legge;
- riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, lo sblocco dei contratti di lavoro, la difesa del Contratto nazionale, l'istituzione del reddito sociale, la fine della precarietà ed il diritto al lavoro stabile;
- per la regolarizzazione generalizzata dei migranti e per il mantenimento del permesso di soggiorno di coloro i quali hanno perso il lavoro;
- contro le privatizzazioni mascherate da liberalizzazioni per la difesa dei beni comuni in coerenza con gli esiti referendari;
- contro la privatizzazione della scuola, della ricerca e dell'università e per il diritto al sapere;
- contro l'abolizione delle festività a partire dal 1° maggio e dal 25 aprile;
- per una legge democratica e pluralista sulla rappresentanza e la democrazia nei luoghi di lavoro.

BASTA
CON LA
MACELLERIA SOCIALE
E I DIKTAT DELL'UNIONE EUROPEA

MARTEDÌ 6 SETTEMBRE 2011
SCIOPERO
GENERALE E GENERALIZZATO

USB Slaicobas CibUnicobas Snater Sicobas USI ORSA