

SPECIALE CONTRATTO

Mentre stiamo scrivendo queste prime note sul nuovo contratto si stanno svolgendo in molti impianti assemblee. Alcune sono autoconvocate altre indette e gestite dai sindacati. Molte addirittura "infuocate" ed in tutte registrate dure contestazioni e "disapprovazioni". Ora ci sarà un referendum dei confederali che legittimerà la firma al contratto e non ci meraviglieremo affatto se raggiungeranno quel 51% a loro necessario per "santificare" la loro firma.

AI FERROVIERI NOI NON
GLI METTIAMO LE MANI
IN TASCA: ABBIAMO
ALTRI STRUMENTI.



**CONTRATTO TRENORD:
UNA VOLTA I
LAVORATORI
DIFENDEVANO I
SINDACALISTI DAI
CARABINIERI.
OGGI I CARABINIERI
DIFENDONO I
'SINDACALISTI' DAI
LAVORATORI**

Il 19 luglio scorso a Milano un episodio altamente simbolico del degrado raggiunto dalla rappresentanza sindacale. In Via Tadino al n° 23 la RSU sta per ratificare il contratto Trenord, i lavoratori presidiano la strada per contestarne il metodo e i contenuti. Vorremmo poter dire la nostra ma i sindacalisti non lo ritengono opportuno. Per paura di doversi difendere dai loro 'rappresentati' chiamano la celere.

ULTIMORA

REFERENDUM ORSA MACCHINISTI UNITI: IL 95% HA DETTO NO

Il referendum sull'ipotesi di contratto firmato dai confederali il 28/06/2012, pur non registrando a causa delle ferie una non larga partecipazione, ha registrato un significativo 95% di macchinisti NON favorevoli al contratto.

A seguito di ciò ci auguriamo che l'OrSA rispetti la volontà espressa dal personale.

DALLA LAMENTELA **ALL'AZIONE!**

In uno spettacolo il comico Enrico Bertolino dice che gli italiani, vessati dai diversi governi che si stanno susseguendo, ormai subiscono e basta, e non si lamentano neanche più.

Dice Bertolino che sono così assuefatti alle mazzate da non accorgersi nemmeno di beccarle, arrivando al limite che, se uno dice a un altro "Hai visto, hanno aumentato ancora il prezzo della benzina!?", l'altro gli risponde: "E a me che me ne frega, tanto faccio sempre 20 euro."

I ferrovieri, invece, almeno hanno conservato la capacità di lamentarsi, e non c'è nè uno che non abbia espresso parole negative, se non addirittura di sdegno, a seguito della firma del contratto (AF o FS o Trenord non importa, fanno tutti abbastanza schifo).

Le lamentele da sole, però, purtroppo non bastano, non sono sufficienti per cambiare la (difficile) situazione.

Cosa si deve fare quindi?

Nessuno qui vuole dire di avere la bacchetta magica o la ricetta per la risolvere il drammatico problema del decadimento continuo e inesorabile della nostra condizione di lavoro e dei nostri diritti, ma... da qualcosa bisogna pur partire!

Io ritengo che il primo, fondamentale passo sia quello di rendere manifesta, palese e tangibile la nostra contrarietà a tutto questo. Chi ha firmato questi accordi? Le parti datoriali da un lato, i sindacati (alcuni) dall'altro.

Ora come si fa a far capire al proprio datore di lavoro che ne abbiamo le... tasche piene?

Oltre che a partecipare agli scioperi che, speriamo, qualcuno proclamerà per tentare di riaprire la situazione, c'è anche la possibilità di esprimere quotidianamente il proprio dissenso: anche con una normativa schiavista come quella che ci aspetta dopo l'estate, comunque le aziende avranno bisogno, per coprire i servizi, di chiederci di andare oltre, di fare di più. Ecco quindi una magnifica occasione, per chi già non lo facesse abitualmente, di rispondere a chi gli fa domande del tipo "vieni due ore prima?", "fai un'oretta in più?", "lavori di intervallo?", "vai da solo anche se è previsto che siate in due?", con una sola parola, fatta di due sole lettere: "NO!"

Come si fa invece a dichiarare ad un sindacato, magari al quale sono iscritto, che non sono d'accordo col suo operato? Ci sono diversi modi.

Ci sarà il referendum sul contratto, aperto a tutti i lavoratori, che magari già sospettiamo che verrà un poco "aggiustato" per far vincere il "sì", ma intanto, per non sbagliare, andiamo a votare e votiamo "no!"

C'è la disdetta per dire "mi avete rotto, me ne vado".

C'è inoltre da riflettere sulla possibilità di fare altro, come aderire ad un sindacato che invece non ha firmato, oppure... mettere insieme tutti quelli che non sono d'accordo per... fare qualcosa di nuovo...

Fernando

INDIETRO TUTTA

Il nuovo CCNL Mobilità/AF costituisce un notevole arretramento delle condizioni di lavoro dei macchinisti.

Gli elementi negativi in esso contenuti riguardano sia gli aspetti normativi che quelli economici, che si aggiungono ai peggioramenti che colpiscono anche tutti gli altri ferrovieri.

In questo e nei prossimi numeri di Ancora In Marcia intendiamo entrare nel dettaglio del problema, cercando di fornire una panoramica il più possibile completa.

Intanto anticipiamo due aspetti del contratto che consideriamo tra i più gravi, perché riguardano le condizioni di lavoro dei macchinisti e in più vanno a toccare gli aspetti sociali (o "a-sociali") del nostro mestiere, e a minare la sicurezza dell'esercizio ferroviario: stiamo parlando dell'orario di lavoro e dei moduli di condotta.

L'orario di lavoro settimanale per il PDM non viene più calcolato su base mensile, ma è previsto che in sede di contrattazione aziendale venga valutato su periodi più lunghi: fino a 3 periodi all'anno di durata massima 4 mesi, con oscillazioni tra 30 minime e 46 ore massime.

Questo significa che, per soddisfare esigenze di organizzazione del lavoro e produttività, vivremo periodi di lavoro di puro massacro e potremo (forse) recuperare solo quando all'impresa converrà.

Tutti gli altri limiti (prestazione massima giornaliera, riposi giornalieri settimanali e annuali, numero di notti e RFR, limiti di condotta...) vengono sfondati senza nessuna pietà!

Per quanto riguarda invece gli equipaggi, vengono sostanzialmente confermati quelli previsti dagli accordi su agente solo del 2009 e cargo del 2010 (aggiornato nel 2012). Quindi l'agente solo è ormai istituzionalizzato, nonostante tutti i problemi che ha dato e che sta dando; nonostante le ripercussioni sul Personale, trasformato in unità isolate che lavorano da sole, mangiano da sole e spesso se ne stanno, ormai assuefatte, da sole anche quando magari ci sarebbe l'occasione di scambiare due chiacchiere o bersi un caffè insieme, come ad esempio nelle salette di sosta.

E si continua con l'agente solo nonostante non si sia fatto un solo passo per la risoluzione del problema del soccorso al macchinista in caso di malore: datori di lavoro e sindacati firmatari stanno dimostrando assoluta indifferenza a tutti quei casi in cui dei treni sono rimasti fermi in linea e nessuno ha raggiunto personale di macchina o di bordo e neppure i viaggiatori, se non in tempi abissali.

Cari colleghi, occorre proprio fare una seria riflessione su

- ruolo e condizioni del macchinista come lavoratore e prospettive per il futuro;
- rappresentanza sindacale dei macchinisti.



Fernando

20 Luglio 2012: Mauro Moretti sottoscrive con le Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, e Fast il peggior contratto per i lavoratori dal dopoguerra ad oggi. Sarebbe bene ricordare le facce di questi indegni sindacalari che alle spalle di chi lavora firmano ogni tipo di nefandezze col solo scopo di mantenere i loro piccoli e squallidi privilegi.

CCNL di G.Cardinale (BO)

L'ASSETTO CONTRATTUALE PER I FERROVIERI

Con il rinnovo del CCNL AF è stato confermato un assetto contrattuale basato su due livelli:

1. il primo livello, più generale, è costituito dal **CCNL Mobilità/AF**; è previsto che il CCNL Mobilità abbia un secondo ramo, quello relativo al Trasporto Pubblico Locale, ma dei contenuti che si intende dare a questa parte di contratto e dei tempi che si prevedono per la sua scritturazione e stipula non abbiamo notizie precise;

2. il secondo livello è quello aziendale; con i nuovi testi del **Contratto di Gruppo FS** e del **Contratto di Trenord** possiamo già constatare la presenza di (notevoli) differenze sia normative che economiche per i ferrovieri, a seconda dell'azienda di appartenenza.

Quanto al primo che doveva essere nelle intenzioni il contratto collettivo per gli oltre 200.000 addetti ferroviari e del trasporto pubblico, si è ridotto dapprima a un contenitore vuoto e poi a un nome privo di alcun significato.

Il contratto delle attività ferroviarie per effetto dello svuotamento dei contratti collettivi voluto dalle parti sociali il 28/6/2011, oltre a mancare totalmente dell'obbligatorietà ad applicarlo da parte delle imprese, può anche essere derogato in modo peggiorativo.

Questo infatti è quello che sta già accadendo col contratto aziendale FS, basti guardare ad esempio la parte dell'orario di lavoro del personale mobile relativamente ai riposi settimanali: nel CCNL AF è previsto un monte ore superiore a quello previsto dal CCNL FS, così il riposo da diritto fondamentale del lavoratore, diventa funzionale alle esigenze aziendali.

Il famigerato accordo interconfederale del 28/6 voluto da CGIL-CISL-UIL e Confindustria, di cui abbiamo parlato in passato sulle pagine di AIM, comincia a dare i suoi frutti avvelenati anche in FS.

SUL CONTRATTO DI GRUPPO FS di M. Mariani (MI)

DISASTRO TOTALE... E BEN POCO DA SALVARE

È stato sottoscritto anche il nuovo contratto di Gruppo FS, ad integrazione (così dovrebbe essere in teoria) del CCNL Mobilità/ Attività Ferroviarie.

Questo contratto riguarda le società facenti parte del gruppo, e quindi Ferrovie dello Stato S.p.A., RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani e Italcertifer.

Se il CCNL Mobilità/ Attività Ferroviarie rappresenta un pesantissimo arretramento delle condizioni dei ferrovieri, il contratto aziendale ne continua e perfeziona l'opera distruttrice. Ma vediamo alcuni aspetti salienti.

Orario di lavoro (art. 13)

Per quanto riguarda il personale mobile, nel contratto aziendale si prevede l'applicazione di tutte le (pessime) deroghe previste a livello aziendale dal CCNL; ossia, ogni volta che nel CCNL si dice "a livello aziendale si può prevedere...", nel contratto di FS si prende la palla al balzo e lo si mette in pratica, in alcuni casi previo accordo territoriale, in altri casi in automatico... la sostanza non cambia, l'esperienza ci insegna che i sindacati che ci governano, se possono cedere qualcosa, lo cederanno, e non certo per il nostro bene.

Così sono previsti ad esempio riduzioni sul monte ore annuale di riposo e ulteriori allargamenti dell'orario di lavoro (es. alla cargo 10 ore col polifunzionale, 11 ore col doppio macchinista).

Si prevede inoltre di poter concordare moduli di equipaggio treno peggiorativi rispetto a quelli previsti nel CCNL, purché siano coerenti (almeno quello!) con le disposizioni di ANSF.

Non si cita IVU forse per non fare pubblicità all'impresa che lo ha ideato, sta di fatto che si stabilisce che i turni verranno consegnati al personale con cadenza mensile, mentre per il secondo e terzo mese saprai solo quando fai riposo.

Tutela maternità e paternità (art. 17)

Al contrario di quanto previsto nelle bozze precedenti, sono state confermate le integrazioni economiche per i primi due mesi di congedi parentali (100% primo mese e 80% il secondo).



Francesco Di Pippa (Cargio, Voghera)

Pasti aziendali (art. 18)

Il valore del ticket sale a euro 7,30: aumento di euro 1,10 dopo nove anni.

Titoli di viaggio (art. 21)

Il personale FS può salire gratis (salvo quando previsto il diritto d'ammissione) sui treni della Società Trenitalia. E per i treni di Trenord che succede?

Pensione complementare (art. 22)

Visto che (evidentemente) siamo stati cattivi perché abbiamo protestato quando l'azienda ci offriva un incremento del suo contributo per Eurofer invece che l'aumento di stipendio, la quota aziendale resta l'1%. Applausi a quei sindacati che nei loro volantini avevano scritto "è giusto incrementare le quote aziendali per incentivare la previdenza complementare".

Tutela del reddito per inidoneità (art. 22)

E' previsto un accordo azienda/sindacati per fornire uno strumento di tutela per quei lavoratori che, divenuti inidonei definitivi al proprio profilo, devono essere utilizzati in altro profilo, fatto che potrebbe comportare una diminuzione della retribuzione.

L'accordo dovrà prevedere i criteri di erogazione e l'importo di questa indennità.

Il principio ci sembra giusto; prima di esultare, però, conoscendo i nostri "polli", aspettiamo di vedere i contenuti di questo accordo.

Salario di produttività (art. 30)

Non fatevi ingannare dall'ottimismo che i sindacati firmatari vogliono tra-

smettere appendendo le varie tabelline dei soldi nelle bacheche.

Il "salario di produttività", ad esempio, per il macchinista B1 è di euro 1200 all'anno erogato per 12 mesi, cioè 100 euro al mese.

Soldi in più? No, perché assorbe l'indennità di utilizzazione parte fissa, che oggi è di euro 68,69+ 30,00 (incremento), totale 98,69 euro.

Gli 855 euro dell'altra tabella, invece, sono riconosciuti come compenso dell'innalzamento a 38 ore settimanali (sempre macchinista livello B1), cioè circa 9 ore in più al mese.

Ora, 855/12 mesi fa 71,25 euro al mese, e 71,25/9 ore fa 7,9 euro all'ora. Vale così poco un'ora di lavoro di un macchinista?

Indennità di utilizzazione (art. 31)

Dell'indennità di utilizzazione sopravvive la parte variabile.

Dopo 9 anni, il compenso per riserva/traghetamento ecc. è sempre di 12,80 euro.

La condotta invece è cambiata: sono spariti gli incrementi che l'azienda aveva offerto per la condotta a doppio agente, che rimane invece bloccata a 4,20 e 7,20 euro.

Vengono invece incrementate di pochi centesimi le indennità di condotta per gli altri tipi di equipaggio.

Accordo cargo

Confermati i famosi 11,28 euro corrisposti al macchinista cargo per ogni volta che svolge le attività previste nell'accordo del 29 marzo scorso: agancio, sgancio, fanali.



TIPOLOGIA DI EQUIPAGGIO - MEC1: AGENTE SOLO – MEC2: DOPPIO AG. – MEC3: PPT (CON POLIFUNZIONALE) – MEC4: CON PdB (A.U.)
SULLA BASE DELL'INTESA DEL 28/06/2012

	CCNL AF	CCNL Confluenza FS	Con Contrattazione
Lavoro settimanale	38 ORE medie min. 30 max.44	idem	Media calcolata su 4 mesi Max 46 ore
RIPOSO SETTIMANALE	al 6° giorno - con trattativa dal 4° al 7° 3.538 ore annue	dal 4° al 7° di norma al 6° ore annue vedi Sez. Spec.	-----

SEZIONE SPECIFICA SP1 (TRASPORTO PASSEGGERI VELOCE)

LAVORO GIORNALIERO	8 ore e 30 min. fascia 5,00-24,00 7 ore fascia 24,00-5,00 (MEC1) 8 ore fascia 24,00-5,00 (MEC2) 17 ORE complessive A+R per RFR (9 ore max per A o R)	idem	10 ore ed estensione fascia alle 1,00 9 ore Fascia 5,00-1,00 18 ore complessive A+R per RFR ..
RIPOSO SETTIMANALE	3.538 ore annue	3.276 ore annue 12 riposi da 60 ore...	-----
RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA	14 ore fascia 5,00-24,00 18 ore fascia 24,00-5,00	idem	Estensione fascia alle 1,00 14 ore dopo servizi entro 1,00
RIPOSI FUORI RESIDENZA	7 ore - 2 Sett. 5 Mensili 24 ore assenza residenza	idem	30 ore assenza residenza
SERVIZI DI CONDOTTA	5 ore condotta continuativa MEC1 6 ore condotta continuativa MEC2 6 ore 30 min. condotta effettiva MC1, con garanzia del rientro in residenza	idem	7 ore condotta effettiva MC1 per max 5 volte al mese
LAVORO NOTTURNO	2 servizi fra 2 riposi settimanali 11 per mese 79 per anno	idem	-----

SEZIONE SPECIFICA SP2 (TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE E LOCALE)

LAVORO GIORNALIERO	10 ore fascia 5,00-24,00 - MEC2, 8 ore 30 min. fascia 5,00-24,00 (MEC1 - MEC4) 7 ore fascia 24,00-5,00 (MEC1 - MEC4) 8 ore fascia 24,00-5,00 (MEC2) 16 ORE compless. A+R per RFR (8 ore 30min per A o R)	10 ore fascia 5,00-24,00 per un servizio solo collocato tra 2 riposi con equipaggio MEC1 - MEC4 per turni di zona e imp. ass. su linee complementari	Estensione fascia alle 1,00 (MEC1,MEC2,MEC4) 10 ore (MEC1 - MEC4) 18 ore complessive A+R per RFR ..
RIPOSO SETTIMANALE	3.538 ore annue	3.420 ore annue 14 riposi da 60 ore ...	-----
RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA	14 ore fascia 5,00-24,00 18 ore fascia 24,00-5,00	11 ore servizi fra 6,00-22,00	Estensione fascia alle 1,00 11 ore servizi fra 5,00-24,00 14 ore dopo servizi entro 1,00
RIPOSI FUORI RESIDENZA	7 ore o 6 ore se 4 in fascia 0,00-5,00 2 Sett. 5 Mensili 24 ore assenza residenza	idem	-----
SERVIZI DI CONDOTTA	5 ore condotta continuativa (MEC1 - MEC4) 5 ore 30 min. condotta continuativa MC2 5 ore 30 min. condotta effettiva (MEC1 - MEC4)	idem	-----
LAVORO NOTTURNO	2 servizi fra 2 riposi settimanali 11 per mese 79 per anno	idem	-----

Condotta continuativa: .senza interruzioni di continuità descritte per la "condotta effettiva".

Condotta effettiva: ... pausa di almeno 15 minuti netti nei quali il PDM non deve effettuare operazioni al treno, ovvero da fermate di servizio in orario della durata di almeno 30 minuti, .. assorbono la pausa di cui al primo capoverso del precedente punto 1.12 (Ove il periodo di lavoro giornaliero superi le 6 ore continuative dovrà essere prevista una pausa di 15 minuti.)

Diritto pasto per il personale mobile: "...per ciascuna prestazione lavorativa giornaliera ordinaria preventivamente programmata ..6 ore calcolate, in caso di ritardo, con riferimento all'ora reale di arrivo del treno... con RFR è ammesso a fruire del pasto aziendale..."

Servizi programmati di A/R che intercettano le fasce orarie 11-15 o 18-22 per più di due ore.

Valore del Ticket Restaurant: 7,30€. Personale in trasferta un solo pasto al giorno.



SEZIONE SPECIFICA SP3 (TRASPORTO PASSEGGERI)

LAVORO GIORNALIERO	10 ore fascia 5,00-24,00 7 ore fascia 0,00-5,00 (MEC1- MEC4) 8 ore fascia 0,00-5,00 (MEC2) 9 ore per A o R nei RFR con 17 ORE complessive A+R	idem	Estensione fascia alle 1,00
RIPOSO SETTIMANALE	3.538 ore annue	3.276 ore annue 12 riposi da 60 ore ...	-----
RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA	14 ore fascia 5,00-24,00 18 ore fascia 24,00-5,00	idem	Estensione fascia alle 1,00
RIPOSI FUORI RESIDENZA	7 ore o 6 ore se 4 in fascia 0,00-5,00 2 Sett. 5 Mensili 24 ore assenza residenza	idem	30 ore assenza residenza
SERVIZI DI CONDOTTA	6 ore condotta continuativa MEC2 4 ore e 30 min. condotta continuativa (MEC1- MEC4) 6 ore condotta effettiva (MEC1- MEC4)	elevazione di 30 min. cond. effett (MEC1- MEC4).	5 ore condotta continuativa (MEC1- MEC4) 6 ore e 30 min. condotta effettiva (MEC1- MEC4)
LAVORO NOTTURNO	2 servizi fra 2 riposi settimanali	idem	3 servizi fra 2 riposi settimanali , purchè il 3° non sia consecutivo al precedente e sia maggiore ad 1 ora nel periodo 0,00- 5,00

SEZIONE SPECIFICA "SM" (TRASPORTO MERCI)

LAVORO GIORNALIERO	10 ore fascia 5,00-24,00 (MEC2) 8 ore 30 min. fascia 5,00-24,00 (MEC3- MEC4) con 30 min. di pausa 8 ore fascia 0,00-5,00 (MEC2) 7 ore fascia 0,00-5,00 (MEC3- MEC4) 16 ORE complessive A+R RFR (8 ore max per A o R)	Idem	11 ore fascia 5,00-24,00 10 ore fascia 5,00-24,00 Estensione fascia alle 1,00 8 ore fascia 4,00-1,00 16 ORE complessive A+R RFR (9 ore max per A o R)
RIPOSO SETTIMANALE	3.538 ore annue	3.276 ore annue 12 riposi da 60 ore ...	-----
RIPOSO GIORNALIERO IN RESIDENZA	16 ore fascia 5,00-24,00 18 ore fascia 24,00-5,00 22 ore fascia fra due notti A/R	idem	Estensione fascia alle 1,00
RIPOSI FUORI RESIDENZA	7 ore fascia 0,00-5,00 2 Sett. 5 Mensili 24 ore assenza residenza	idem	3 Sett. 7 Mensili 30 ore assenza residenza
SERVIZI DI CONDOTTA	5 ore e 30 min. condotta continuativa fascia 5,00-24,00 (MEC3- MEC4) 5 ore condotta continuativa fascia 0,00-5,00 (MEC3- MEC4) 6 e 30 min ore condotta effettiva (MEC1- MEC4) A/R 5 e 30 min ore cond. effettiva (MEC1- MEC4) con RFR	idem	Tutte elevabili di 30 min.
LAVORO NOTTURNO	3 servizi fra 2 riposi settimanali , purchè il 3° non sia consecutivo al precedente e sia maggiore ad 1 ora nel periodo 0,00- 5,00 12 per mese 79 per anno	idem	-----

Base operativa: "...insieme degli impianti ...all'interno del territorio comunale della sede di lavoro del lavoratore. Con contrattazione .. potrà essere diversamente individuata".

Da CCNL di Confluenza FS - Sezione Specifica SP1 (trasporto passeggeri veloce) -SP3 (trasporto passeggeri) - "SM" (trasporto merci):

Nel caso l'impianto della base operativa in cui ha termine il servizio è diverso da quello in cui ha avuto inizio, l'azienda garantirà con i mezzi necessari il rientro all'impianto di inizio servizio ed il tempo necessario, individuato convenzionalmente a livello di Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale (di Divisione Cargo, per la Cargo) fino ad un massimo di 30 minuti, non è considerato utile ai fini del periodo minimo di riposo giornaliero .



ORARIO DI LAVORO di S. Galvano

PER I MACCHINISTI DEI TRENI MERCI UN MASSACRO!

Non era abbastanza cattiva la normativa introdotta nel 2003: evidentemente serviva andare oltre, per mettere alla prova questi macchinisti che, nonostante un orario di lavoro più atipico tra gli atipici, e applicato in turni massacranti, continuano a sopravvivere!

In particolare non era sufficiente l'accanimento contro i macchinisti della cargo, che già oggi fanno più notti degli altri, fanno dormite di 24 ore, sanno quando partono e per sapere quando arrivano devono contare "più due, più uno" salvo quando rimangono bloccati in mezzo alla campagna...

Allora è arrivato il nuovo contratto, e con esso il nuovo orario di lavoro.

Per i macchinisti dei merci, quando sono in due, sono rimaste le 10 ore, solo che a livello di contrattazione aziendale possono essere estese fino all'una di notte e possono essere elevate anche a 11 in programmazione.

Poi ci sono le 8 ore e 30 col polifunzionale di giorno, e anche queste a livello aziendale possono essere elevate a 10.

Si è stabilito inoltre che un macchinista e un polifunzionale possano andare anche di notte (7 ore), e anzi che ci possano essere anche equipaggi composti da un macchinista e da un capotreno ma solo nei casi previsti!?

Le dormite possono essere 2 tra due riposi settimanali, elevabili a 3 con contrattazione aziendale!

La sempre favorevolissima (non per noi) possibilità della contrattazione aziendale permette inoltre di arrivare a fare dormite di 30 ore, perché evidentemente stare fuori 24 ore (a cui aggiungere i tempi per andare e tornare da casa, più il tempo per tornare nella località di inizio se diversa da quella di fine) non era abbastanza.

Anche due notti a settimana non erano abbastanza, è meglio tre. Il termine del servizio invece evoca la memoria del periodo di quarantena a cui venivano sottoposti i marinai che giungevano con le loro navi da chissà dove: il servizio lo si può lasciare non prima di 3 (tre!) ore dal termine programmato, e comunque non oltre l'undicesima /nona /decima a seconda dei casi. Poi c'è scritto anche che se non eserciti la facoltà di "abbandonare" comunque ti faranno arrivare nella località per usufruire del riposo entro al massimo due ore oltre i limiti massimi... Ma, insomma, ci fate tornare a casa oppure no? I limiti del termine sono quelli per scendere dal treno, o comprendono il rientro? E questa fantomatica località di riposo è la mia residenza, se trattasi di servizio di andata e ritorno, o il primo porto di mare che troverete? Ma perché non siete capaci di scrivere i contratti in italiano, così che li possiamo almeno capire tutti?

Quelle qui sopra elencate sono solo alcune delle "amenità" alle quali saranno sottomessi i macchinisti cargo con il nuovo contratto. Dobbiamo piangere, oppure reagire?

UN COCKTAIL ESPLOSIVO - SECONDA PARTE - L'INGREDIENTE MANCANTE

Mancava un ingrediente al cocktail che ci hanno preparato. Agli ingredienti utilizzati, riforme delle pensioni e dell'art. 18, mancava l'oliva. Se ne sono ricordati e sembra che l'hanno messa. L'oliva si chiama: inidoneità. In caso di inidoneità, chi ha trattato il Contratto delle A.F. e di Confluenza, ha "ottenuto il risultato" di un'indennità. Per finanziarla, verrà utilizzato il Fondo di Solidarietà con criteri di erogazione e importo da definire entro il 31/12/2012. E' vero che sul CCNL delle AF non c'era nulla a riguardo dell'inidoneità, che compariva solo nel CCNL di Confluenza, ma lì poi si prevedeva... per il lavoratore nei cui confronti venga riconosciuta in via definitiva una inidoneità totale o parziale... l'azienda individuerà soluzioni di impiego...

L'attuale disciplina è da molti ritenuta insufficiente, per la forte perdita economica e (sic!) delle condizioni pensionistiche. L'indennità concordata dovrebbe sanare la perdita salariale per il cambio qualifica o essere una buonuscita? Quanti di noi sarebbero felici di un'indennità al posto dell'impiego? Sempre a riguardo dell'inidoneità è da considerare che in futuro potrebbe non esserci più un CCNL di Confluenza e che buona parte di noi ci ritroveremo, in molteplici società e con diversi contratti. Dall'unione delle modifiche ad inidoneità, pensioni e art.18, ci ritroveremo col nuovo modello, il Macchinista usa e getta. Con i cocktail si possono servire le olive o i cetriolini, vedete un po' secondo voi cosa ci hanno servito.

L.C.

Logistica, questa sconosciuta

Come nel contratto attualmente in vigore, anche nel nuovo CCNL Mobilità/ AF "è fatto obbligo al dipendente di indossare... la divisa" (art. 50). Di seguito si legge che "a tal fine le aziende predisporranno idonei supporti logistici". Segnaliamo innanzitutto che si parla di supporti logistici, quindi di luoghi, e non di tempi, e questo è un fatto molto negativo. Facciamo notare inoltre che per i dipendenti "è" fatto obbligo, verbo al tempo presente; mentre le aziende "predisporranno" i supporti logistici... Come dire "voi intanto mettete la divisa, noi nel frattempo, con calma, se ci ricordiamo, risolveremo il problema del dove vi dovete cambiare". Nell'ultimo comma dell'art. 50 si precisa poi che "il mancato utilizzo o l'uso non regolare della divisa... potrà essere oggetto di azione disciplinare". Quindi... se non metti la divisa l'azienda ti punisce, ma a lei e ai suoi capi e capetti nessuno farà niente, se non ti daranno tempi e luoghi per cambiarti e sarai costretto a farlo a casa tua o in mezzo alla strada.

L'Apprendista Stregone



TRENORD di P. Romano (MI)

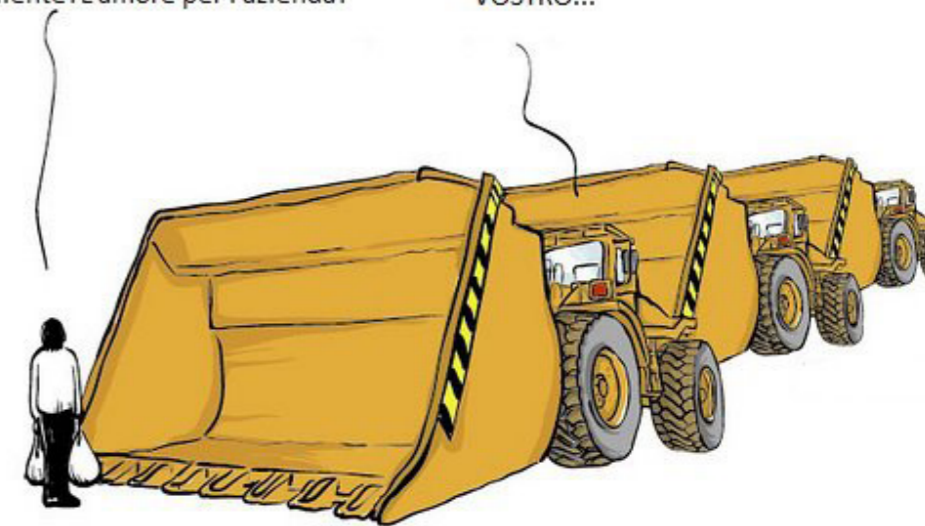
UN CONTRATTO INNOVATIVO!

Il 4 luglio è stato firmato il Contratto in TRENORD. Essendo il giorno del "Ringraziamento" americano, Sindacati e Azienda hanno pensato che era il giorno migliore per ricevere i dovuti ringraziamenti per aver firmato un contratto che ci fa tornare indietro di almeno 30 anni! Sono state allertate tutte le televisioni per annunciare in pompa magna la firma di un contratto che entrerà nella storia come il migliore contratto a favore dell'azienda, mai firmato! Un contratto innovativo. Noi, li abbiamo aspettati all'uscita del famoso Pirellone per manifestargli, invece, tutto il nostro disgusto e malcontento, ma purtroppo, siamo anche quelli che subiranno le condizioni di lavoro firmate, mentre quelli che hanno firmato, non hanno mai visto e non vedranno mai un treno.

In nome della paura della concorrenza, in un sistema di liberalizzazione senza regole, sono state firmate delle condizioni di lavoro che hanno l'obiettivo di ridurre il lavoratore a diventare oggetto del mercato senza umanità, dignità, possibilità di lamentarsi o difendere i propri diritti. Ricordiamoci, che in Cina l'unico modo di protestare è il suicidio. Insomma, la concorrenza vendutaci come quel meccanismo che avrebbe migliorato la qualità dei servizi, le condizioni di vita dei lavoratori e dei cittadini si sta rivelando un arma per ridurci a ridiventare i "servi dei padroni". Qualche anno fa alla guida del treno eravamo in due, lavoravamo max 8 ore e andavamo in pensione a 58 anni. Adesso siamo da soli sia di giorno che di notte, lavoriamo fino a 10 ore

E i diritti? La vita sociale? La famiglia? Il riposo? La qualità della vita? La qualità del lavoro? La sicurezza per i lavoratori e il cliente? L'amore per l'azienda?

ABOLITI CON REGOLARE FIRMA CONTRATTUALE DI QUELLI CHE "CI METTONO LA FACCIA", MA IL CULO E' VOSTRO...



e andiamo in pensione a 67 anni. Che conquiste!

Ma, in Trenord si sono superati. Non contenti, perché quello previsto dal CCNL delle AF è ritenuto poca cosa, hanno legato a determinati obiettivi di produttività i premi individuali, di gruppo o di unità produttiva. In modo che, se c'è qualcuno che fa il suo, ci sarà il collega legato al suo gruppo, turno di appartenenza, ufficio che gli dirà di lavorare. Altrimenti, perderà il premio di squadra.

Il premio individuale si ottiene con maggiori presenze, magari rinunciando alle ferie o facendo tanto straordinario, oppure rinunciando a far sopprimere un treno perché c'è SCMT guasto o il clima in cabina che non va. Non solo! La pausa pasto spetta solo se superi le 6 ore di lavoro, quindi su un servizio dalle 17.00 alle 22.50 non spetta mangiare. Mentre su un servizio ove è previsto mangiare, in caso di ritardo, la sosta pasto è riprogrammabile possibilmente nelle fasce 11.00-15.00 e 18.00-22.00. Pertanto, si potrebbe configurare che su un servizio a 10 ore, per ritardo treno si cena a mezzanotte. Il riposo, invece, dopo una prestazione diurna è di 11 ore. Infatti, modificando quanto previsto dal CCNL AF, non viene specificato dopo servizi collocabili su due giornate solari. Quindi potrebbe accadere che dopo un servizio dalle 5 alle 9 (alla regionale ce ne sono tantissimi) si potrebbe tornare a lavorare alle 20.00

per fare un altro servizio che può essere una notte, un RFR oppure una singola giornata che termina alla 1.00 senza che sia considerato servizio notturno, con la possibilità di essere riutilizzato dopo 14 ore, grazie ad una ulteriore deroga. Anche nella condotta sono stati inseriti degli incentivi. Le prime due ore 6€ l'ora, la terza 9€ la quarta 12€ e così via. Insomma, se lavori solo tre ore prendi in tutto 21€, mentre con quello delle AF ne prenderesti 36€. Sono previsti in aggiunta altri 15€ se superi 3 ore, 25€ se ne lavori 4 e così via. Introducendo in sostanza il principio più lavori più guadagni. Principio che prima valeva solo per quelli che volevano fare straordinario, tra l'altro pagato meglio, mentre adesso vale per tutti. Allo stesso modo non è conveniente fare assenze. Infatti, l'indennità di presenza, la media impianto per riserva e traghettaggio, corsi formazione, chilometri ecc è assorbito dal "patto di competitività", premio individuale legato alle presenze. Ma, occorre anche dire che in compenso è stato concordato un nuovo welfare, per tutti i nuovi assunti o per i vecchi che ne faranno richiesta, dove l'azienda riconosce 1.200 € per figlio iscritto al nido e delle convenzioni per risparmiare sulla spesa carrello. Così ha detto il ns AD in televisione. In effetti, lavorando giorno e notte dove avremmo lasciato i nostri figli? Grazie Sig. Biesuz.



Le contestazioni fuori dalle sedi degli incontri sono diventate via via sempre più dure: i colleghi di Trenord sono stati molto presenti in tutte le fasi della trattativa, nonostante ciò i sindacati di professione hanno preferito ignorare il crescente malcontento, salvo poi evitare con la massima attenzione il contatto coi lavoratori sempre fuori ad aspettarli. Nella foto il collega Malara che spiega al TG3 le ragioni del no all'accordo.



L'ALLARME

SE NON CAMBIA ORARIO LAVORO, 7.900 ESUBERI

Un contratto a perdere, lavorare di più con meno persone: tra gli esuberanti ci sei anche tu?

Sosteniamo i Macchinisti Uniti, il Personale Viaggiante dell'Orsa, la CUB, l'USB e quanti altri si oppongono a questo CCNL.

Con il nuovo contratto dei ferrovieri, che sta per essere firmato da Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Fast, e forse anche dall'Orsa, oltre al peggioramento di tutti gli altri aspetti (diritti, permessi, ferie, turni, libertà sindacali, diritto al pasto, ecc. vedi scheda riepilogativa) ci saranno circa 7.900 esuberanti, di cui oltre la metà tra PdM e PdB. L'Orsa rischia di pagare per questa firma un altissimo prezzo in termini politici, data la determinata contrarietà del settore macchina e di parte consistente del 'settore bordo'. Anche se nessuno ce l'ha detto ognuno di noi potrebbe essere in esubero.

QUALE MANDATO, QUALE DEMOCRAZIA SINDACALE - Ma i sindacati che stanno per apporre la firma definitiva alle bozze validate il 28 giugno scorso non hanno minimamente affrontato questo tema né informato i lavoratori sulle conseguenze di questo CCNL, per il quale ci hanno chiamato ripetutamente allo sciopero.

I lavoratori non hanno conferito nessun mandato a questi burocrati sindacali che supinamente hanno accettato tutte le proposte aziendali ed il peggioramento drastico delle nostre condizioni: non ci sono state assemblee né per informarci né, tantomeno, per decidere sulla firma. Un sistema sindacale che mostra il peggio di sé in quanto a mancanza di capacità di analisi e proposta e negazione completa della democrazia sindacale.

LA DOPPIA AGGRAVANTE: ACCORDO SINDACALE E SILENZIO IPOCRITA - Questi esuberanti si affiancano a quelli della pubblica amministrazione ed alla crisi generalizzata in atto nel mondo del lavoro, con la doppia aggravante che vengono determinati con un accordo sindacale spacciato come positivo e nel silenzio ipocrita degli stessi

CONTRATTO... PER LA MOBILITÀ?

Alcuni anni fa, mentre spiegavo che il prossimo contratto si sarebbe chiamato "Contratto della Mobilità", un collega anziano un po' a digiuno di materia sindacale mi chiese, non poco preoccupato: "Ma che, ci vogliono mandare in mobilità?" All'epoca ricordo che sorrisi, e dall'alto di tutta la mia "scienza" spiegai pazientemente il significato del termine "Mobilità" al collega impreparato. Oggi, ripensando a quei momenti, e avendo sotto gli occhi gli effetti devastanti che il nuovo contratto potrà avere sul numero di ferrovieri che saranno considerati "di troppo"... mi viene il sospetto che, forse, quello che non aveva capito niente ero io, mentre il collega era forse meno "ferrato" in materia, ma aveva l'occhio molto più lungo del mio...

C. Peredo

contraenti sugli effetti a carico di migliaia di ferrovieri e delle loro famiglie.

MOBILITÀ, LICENZIAMENTI O CONTRATTI DI SOLIDARIETÀ - Nessuno è stato informato su quale soluzione sarà approntata per far fronte all'enorme 'avanzo' di macchinisti, capitreno (e tutti gli altri ferrovieri) derivante dall'aumento di due ore dell'orario di lavoro settimanale da 36 a 38 ore settimanali, dalla manipolazione della normativa sull'orario di lavoro e, soprattutto, dall'abbattimento delle numerose tutele e dei vincoli oggi esistenti a tutela del personale dei treni.

ESUBERI PER TUTTI I SETTORI, PdM E PdB DI PIÙ - l'aumento dell'orario di lavoro di due ore settimanali, riguarda tutti i settori e tutte le qualifiche; la mannaia del nuovo CCNL si abatterà infatti, con violenza su officine, uffici e stazioni, dove la manipolazione dell'orario di lavoro produrrà peggioramenti generalizzati. Solo questo elemento dell'orario settimanale aumentato di due ore produce un surplus di personale - a parità di produzione - di circa il 5 % in tutte le qualifiche del gruppo Fs (circa 3.000 persone). Ma per macchinisti e capitreno la situazione è molto peggiore perché una volta scardinati i vincoli posti sull'orario di lavoro a tutela della salute e della vita sociale con normative diverse per tipologia di trasporto, vi è la possibilità di 'saturare' i turni con il lavoro pregiato di condotta e scorta, con effetti diretti ed immediati sia sulla vita quotidiana di ciascuno di noi che sugli esuberanti in tutte le divisioni, in tutte le regioni ed in ogni impianto.

MODIFICHE MICIDIALI, FLESSIBILITÀ E TURNI INFERNALI - oltre ad avere una ricaduta enorme sui carichi di lavoro (per quelli che restano vi saranno turni infernali) il nuovo CCNL, se non modificato, avrà un fortissimo impatto occupazionale con ridimensionamenti e chiusure in tutti gli impianti. Gli incrementi economici sbandierati come grandi conquiste per compensare i gravi peggioramenti sono, di fatto, meno dell'inflazione, del corrispondente aumento orario e delle somme già dovute a titolo di produttività per gli anni scorsi. E' una vergogna che siano utilizzati come 'specchietto per le allodole' per far digerire questo contratto velenoso.

NESSUNO E' ESCLUSO DAL RISCHIO OCCUPAZIONALE - Nel Tmr, esuberanti in tutte le regioni; Frecciarossa: in seguito all'aumento delle percorrenze consentite, oltre a ridurre tutto l'organico a Milano e Napoli, potrà addirittura ridimensionare l'impianto di Roma lasciandovi solo poche unità; 'Servizi base': che vedono una già

consistente riduzione del numero dei treni prodotti in tutti i depositi, con la nuova normativa potrebbero 'chiudere' alcuni impianti come Firenze, Bolzano, ecc; Frecciargento: potranno ad esempio essere eliminati, perché ormai superflui, l'impianto di Bologna e di Napoli; Cargo: dopo i già pesanti tagli degli ultimi anni il settore sarà ulteriormente e drasticamente ridimensionato. Di conseguenza ricadute sui rispettivi settori amministrativi e sui quadri addetti alla gestione del personale.

COME SI DETERMINANO GLI ESUBERI?

- L'abbattimento dei limiti e dei vincoli del nostro orario di lavoro, storicamente consolidati per marcare la pesantezza psicofisica del lavoro degli addetti all'esercizio, consentirà di aumentare l'indice di lavoro 'pregiato' oggi del 45-55 % ad oltre il 75-80 % per macchinisti e capitreno. Questo semplice dato, a treni invariati (tendenti a diminuire) ed al blocco pressoché totale del turn-over dovuto dall'allungamento a 66 anni dell'età pensionabile, porterà automaticamente ed oggettivamente ad un esubero di PdM e PdB di circa il 25-30%, che corrisponde a circa 1.500-2.000 macchinisti e 2.000-2.500 capitreno.

NIENTE RASSEGNAZIONE, NECESSARIO REAGIRE - Sappiamo bene che coloro che hanno siglato queste norme e si apprestano a firmarle, sono solo burocrati senza polso né spina dorsale: hanno stravolto, senza mandato, il nostro lavoro e non hanno il coraggio e le capacità di proporre alle controparti una credibile e seria alternativa contrattuale e neanche dire la verità ai ferrovieri sugli esuberanti e sul modo di affrontarli. Non rispondono a queste drammatiche domande che stanno generando fortissime e legittime preoccupazioni tra il personale.

CONTRATTO DA RESPINGERE - Poiché nessuno è escluso dai devastanti effetti che ci ricadranno addosso è compito di ciascuno respingere con forza questo contratto, in tutte le occasioni e gli ambiti dove ciò è possibile, assemblee, referendum, incontri lettere e comunicazioni, ai rappresentanti della propria Organizzazione sindacale. E anche disdette delle deleghe per quelle organizzazioni che non sono capaci - o non vogliono - rappresentare gli interessi dei lavoratori. Il solo 'lamento' e la rassegnazione non hanno mai modificato il corso degli eventi, tanto meno in tema di battaglie sindacali. Noiosterremo tutte le iniziative dei Macchinisti Uniti, del Personale Viaggiante dell'Orsa, della CUB, dell'USB e di quanti altri si opporranno alla firma di questo scellerato accordo.

La Redazione