

ancora

www.inmarcia.it



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

ALLARME SICUREZZA

"Mi hanno girato lo scambio sotto quando passavo a 140 Km/h"



IN QUESTO NUMERO: Lavino, poteva essere una strage; **Un contratto da respingere;** Le parole di Biezuz fanno inferocire i lavoratori; **Lettera di un Ferroviere ai sindacalisti indegni;** "Ferrovieri da morire", resoconto dell'iniziativa; **Infortunio sul lavoro, come viene liquidato;**
In più l'inserto speciale sul contratto: conoscerlo, organizzarsi e combatterlo

NON LO POSSO ACCETTARE

Cari colleghi, io ho sempre amato il mio lavoro ed è per questo che non posso accettare che venga maltrattato in questo modo.

Guidare un treno, voi lo sapete, non è come andare in bicicletta: ci vuole attenzione continua, conoscenze tecniche e regolamentari, capacità di valutazione degli eventi e dei provvedimenti da prendere, occorre saper interagire con chi dirige il movimento dei treni, con chi scorta il treno e si occupa dei viaggiatori e un certo grado permanente di ansietà che consenta di vigilare attentamente su tutti questi eventi. Per tutte queste ragioni, in nessuna impresa ferroviaria del mondo esistono treni senza macchinista (tranne che in qualche linea metropolitana con caratteristiche logistiche e tecnologiche non ripetibili nelle reti ferroviarie convenzionali). Sento, quindi, tutta la responsabilità e l'importanza del mio ruolo ed è per questo che ho sempre chiesto di svolgerlo in condizioni adeguate innanzitutto per la sicurezza dei viaggiatori, ma anche della mia e del personale che con me viaggia sul treno.

Chiedo ancora oggi con forza che le mie condizioni di salute vengano costantemente monitorate, perché voglio presentarmi in servizio nel pieno possesso delle mie capacità psicofisiche.

E per la stessa ragione, chiedo che mi sia garantita una pronta assistenza nel caso mi dovesse capitare un qualsiasi malore. Lo chiedo nell'interesse di tutti. Perché sono rimasto solo, senza che nessuno possa aiutarmi, e questo per una stupida questione puramente ideologica imposta da un datore di lavoro ottuso, che non ha nemmeno valutato i riflessi di questa mia condizione di solitudine e, quindi, se non vi fossero soluzioni di attenuazione anche solo parziale del fenomeno, come dare una minima base di conoscenza al Personale di Bordo per raggiungere almeno la prima stazione dove ricevere soccorso.

Oggi, ancor più che in passato, sento il dovere di chiedere condizioni di vita e di lavoro migliori per poter adempiere il mio compito in condizioni adeguate fino alla fine della carriera lavorativa, perché altrimenti non riuscirò mai a stare su un locomotore fino a 66 anni (nel mio caso supererei i 45 anni di lavoro in macchina).

Ho ancora più bisogno di essere seguito e protetto in ogni mio momento lavorativo, con condizioni logistiche e tecnologiche adeguate e con un'organizzazione del lavoro efficiente e capace di facilitarmi i compiti.

Purtroppo, non vedo nulla di tutto questo nei contenuti contrattuali che le OO. SS. sindacali dei trasporti si stanno approntando a sottoscrivere nell'ambito delle trattative sui CCNL della Mobilità e delle Attività Ferroviarie. Faccio appello, dunque, al senso di responsabilità di tutti affinché si valutino attentamente quali ricadute si stanno per abbattere sulla nostra categoria e su tutto il personale dei treni. Sono certo che non riuscirò ad arrivare a fine carriera sul treno in queste condizioni, e la perdita del lavoro che amo sarebbe per me una catastrofe anche sotto il profilo psicologico: non sono mai stato capace di pensarmi e di vedermi in altre mansioni, e a 52 anni non credo di poter apprendere con adeguata professionalità altri mestieri.

Auspico, quindi, una attenzione da parte di tutti a questi temi.

Grazie per l'attenzione

Roberto De Paolis
Macchinista IA Parma

*Macchinista "muso nero"
che sognavi la pensione,
è arrivata la Fornaro
che non vuol sentir ragioni.*

*Lei ti disse: "Cinquantotto?
Ma non se ne parla neanche!
Tu lavori finché cotta,
anche con le membra stanche!"*

*O mio caro ferroviere
che hai beccato questa botta,
non puoi stare più a vedere*

*ma da' inizio alla tua lotta!
E dal tecnico governo...
che ci salvi il Padreterno!*

Leo Pardi

Ai macchinisti di oggi, e dei prossimi quarant'anni

LE FERROVIE NELLO STATO PONTIFICIO IN PENSIONE A 80 ANNI!

In quell'epoca il Papa Pio Usurario I decise che bisognava riempire i forzieri dello Stato; a tale scopo istituì quindi il Ministero del Massacro Sociale e vi mise a capo una donna che era stata la sua fidanzatina alle elementari, ed aveva dato più di una prova della sua ferocia.

Costei si chiamava Crudelia Marnero, e il Papa se la ricordava perché alle elementari prima rubava di nascosto le merendine ai compagni per mangiarle lei, poi piangeva a dirotto gridando con tono disperato "Poveretti! Cosa farete ora?!"

La Ministra Crudelia si mise subito all'opera, e decise che avrebbe innalzato l'età minima per la pensione dei lavoratori.

Fu quindi stabilito che l'età per la pensione sarebbe stata per tutti 79,5 anni.

A chi obiettava che la maggior parte dei lavoratori sarebbe morta prima, la Ministra replicava: "Meglio, così risparmiamo sulle pensioni, anzi, prima muoiono e prima si creano nuovi posti di lavoro".

Prof. Plinio Vecchiotti,
docente di Storia Improbabile
dell'Università degli Studi di Fucecchio

QUANTO LAVORA UN MACCHINISTA?

TRE ORE AL GIORNO O UN PO' DI PIÙ?

Sono d'accordo con Biesuz: i macchinisti di Trenord lavorano sì e no tre ore al giorno.
Napoleone Bonaparte

Quando mia moglie ha sentito le dichiarazioni di Biesuz mi ha detto: ma allora dove vai tutto il giorno che esci di casa al mattino e torni la sera?

Macchinista che rischia il divorzio

Ma se lavoro due ore al giorno allora quando faccio il treno da Milano a Bologna posso scendere a Parma?

Macchinista disorientato

Ultimamente si vede che nelle ferrovie è di moda dare i numeri.

L'amministratore delegato di Trenord, Biesuz (nella foto), ha detto che i suoi macchinisti lavorano in media tre ore al giorno, dimostrando tutta la sua competenza sull'argomento.

Su Linea Diretta, il portale del gruppo FS, è invece comparsa una lettera, scritta da un fantomatico dipendente che ci sa tanto di dirigente mascherato da dipendente, che si domanda come mai tutti si lamentino del passaggio alle 38 ore, quando invece bisognerebbe farne ancora di più, per il bene dell'azienda, e forse anche della Patria.

Ora sia il Biesuz che il novello Stakanov hanno dato prova di quanto, nonostante quello che si creda, la matematica sia invece diventata un'opinione, e "dare i numeri" sia oggi lo sport nazionale.

Tornando a parlare di macchinisti, noi qui ci limitiamo a ricordare che, indipendentemente che si consideri l'orario giornaliero o quello settimanale o altro, prima di decidere aumenti di orario bisognava contare (ma seriamente) quante ore lavora oggi un macchinista. Per un calcolo che sia onesto e veritiero, ossia che dica realmente quante ore del mio tempo libero sacrificio all'azienda, bisogna contare:

- 1) condotta, accessori, VOC, vetture e tutto quanto elencato nel contratto;
- 2) tutte le volte che le località di inizio e fine non coincidono, il che comporta tempi a fine servizio per ritornare nella località di inizio, che magari ho dovuto raggiungere con la mia automobile perché iniziavo alle due di notte (nei grandi impianti si parla anche di 30/40 e più minuti al giorno, e quasi tutti i giorni);
- 3) i tempi che mi si dovrebbero riconoscere, a norma di legge ma soprattutto



per onestà, per indossare e dismettere la divisa e i DPI (almeno 10 minuti al giorno?);

4) il tempo perso per la scritturazione dei rapporti di servizio, ormai richiesti a quintali, spesso a fine o a inizio servizio (variabile da rapporto a rapporto);

5) il tempo perso, a casa mia, per aggiornare FL e altre pubblicazioni (quantificabile, se fatto con completezza e con la dovuta attenzione, in diverse ore settimanali);

6) il tempo perso per rispondere al telefono, nel tempo di riposo, per sentirsi comunicare variazioni di servizio o richieste di tutti i tipi, più o meno lecite (per chi non si è ancora stufato del tutto e ha lasciato all'azienda i propri recapiti, e gli tiene acceso il telefono di servizio);

7) il tempo dei RFR, che non è lavoro, e nessuno si azzardi a dire "sì, ma in quel tempo dormi", perché sfido chiunque, contaminato di stakanovismo a qualunque livello, a "dormire" quando finisco di lavorare alle quattro del pomeriggio, magari in qualche scalo logisticamente abbandonato da Dio e dagli uomini, e so che, cena compresa, a mezzanotte si ricomincia.

Questi e altri tempi, perché di sicuro qualcosa ho dimenticato, sono da considerare per fare un calcolo che non sia ridicolo, fazzoletto e offensivo nei confronti di tutta una categoria.



LETTERA DI UN FERROVIERE A TUTTI I SINDACALISTI INDEGNI E VENDUTI

Caro odioso ed indegno sindacalista venduto, ti scrivo, così mi sfogo un po' e siccome sei completamente lontano dai lavoratori, più forte mi incizzerò!!

Da quando nel 2000 sei partito con l'accettazione della divisionalizzazione, delle 10 ore di giorno, e di altre nefandezze, mi hai rovinato la vita. Oggi, per merito tuo e degli altri tuoi inutili colleghi, lavoro male, da solo, lavoro di più, guadagno decisamente di meno, mi stresso enormemente, non arriverò vivo alla pensione e la mia vita sociale è completamente inesistente.

Hai svenduto tutti i miei diritti, non hai contribuito alla salvaguardia di nessun posto di lavoro, anzi, grazie al tuo intervento servile nei confronti di un padrone ingordo, hai favorito l'eliminazione di migliaia di posti di lavoro in ferrovia. Oggi, grazie alla tua vigliacca collaborazione interessata, i ferrovieri sono molti di meno, sono divisi, impauriti, incapaci di reagire, servili, rassegnati, alienati, destinati ad una lenta e progressiva morte sul lavoro.

Il 20 luglio 2012 ti appresti a firmare un altro pessimo contratto, mi farai lavorare anche 12 ore al giorno, nove ore di notte, anche da solo, giorno e notte, mi farai dormire in dormitori fatiscenti, mi farai mangiare malissimo in mense indecorose e ad orari impossibili, mi costringerai a subire passivamente le angosce di un padrone libero da vincoli e pronto a licenziarmi con estrema facilità, mi farai guadagnare uno stipendio con uno scarsissimo potere d'acquisto e non atto ad una vita dignitosa, mi farai incappare quotidianamente e forse un giorno, stanco della schiavitù a cui mi hai costretto mi farai venire voglia di commettere gesti dovuti ad una rabbia violenta che non saprò e non potrò più controllare.

Caro ed inqualificabile sindacalista, ti chiedo di non firmare questo contratto deleterio per tutti i ferrovieri, rifletti, ritorna per un attimo un uomo dignitoso, fai per almeno un giorno quello che un vero e serio sindacalista dovrebbe fare, non firmare più queste porcherie, lotta contro la bestia che si è radicata in te e manda a quel paese questi padroni ingordi che ti hanno corrotto l'anima. Ricordati che il 20 luglio 2012 potresti ucciderti per sempre con la tua sporca ed inutile attività illecita.

IL VERO SINDACALISTA SI BATTE PER LA TUTELA DEI DIRITTI DEI LAVORATORI, SI BATTE PER LA SICUREZZA DEI LAVORATORI, LOTTA AFFINCHÉ LA VITA DEI LAVORATORI SIA UNA VITA DIGNITOSA, LIBERA, GIUSTA E CON UN SALARIO GIUSTO, IL VERO SINDACALISTA È PRIMA DI TUTTO UN LAVORATORE CHE CONOSCE I PROBLEMI DI CHI LAVORA, IL VERO SINDACALISTA NON SI FA CORROMPERE, NON SI VENDE, NON SVENDE COME MERCE DI SCAMBIO LA VITA DEGLI ALTRI LAVORATORI. SE NON HAI QUESTI REQUISITI, FATTI DA PARTE, NON ABBIAMO PIÙ NESSUN BISOGNO DI QUELLI COME TE!!!

Massimo Allegretti,
macchinista ferroviere INCAZZATO!!!

DERAGLIA TRENO REGIONALE VICINO BOLOGNA

POCHI FERITI LIEVI MA SI È SFIORATA LA TRAGEDIA

Troppi incidenti: la magistratura accerti le cause organizzative. L'incidente mentre il treno viaggiava a circa 130 Km/h. Tutto verde per il 'libero transito' ma il macchinista trova lo scambio 'deviato'. Nella zona un cantiere lavori.

VIAGGIATORI TERRORIZZATI - Verso le 9 del 14 luglio il treno regionale 2885 Voghera Rimini, è deragliato nella stazione di Lavino di Mezzo, nei pressi di Bologna. L'incidente è avvenuto in corrispondenza di uno scambio che secondo le prime ricostruzioni effettuate dalle autorità, avrebbe 'deviato' la corsa del treno che in quel punto viaggiava a circa 140 Km/h. Il deragliamento che ha letteralmente terrorizzato tutti i viaggiatori è stato inevitabile ma fortunatamente nessuna delle sei carrozze si è rovesciata. Il treno era materiale navetta con sei vetture 'a piano ribassato, spinte in coda da una locomotiva E 464.

ANCORA MOLTA FORTUNA - Fortunatamente, è proprio il caso di dirlo vedendo le immagini del treno spezzato in più punti e le carrozze inclinate sulla massicciata, non ci sono state conseguenze gravi né per i circa 300 viaggiatori né per macchinista e capotreno, lievemente contusi e comprensibilmente provati dalla drammatica esperienza.

SOLO FERITI LIEVI E CONTUSI - Soccorsi tempestivi ed efficienti da parte del 118 locale che ha allertato numerose ambulanze giunte sul posto dopo pochi minuti. Secondo le agenzie di stampa 25 persone sono state ricoverate con codice 1, il più lieve, una con codice 2 per un trauma toracico. Dieci sono state portate al Mag-

giore, 8 al Sant'Orsola, 4 al Rizzoli, 4 a Bazzano. La Procura di Bologna ha aperto un'inchiesta per disastro ferroviario colposo.

SOLIDARIETA' AI COLLEGGHI COINVOLTI - Ai nostri compagni di lavoro, Stefano e Paola, in servizio su quel treno tutta il nostro affetto e la nostra comprensione per il forte shock subito e per l'impegno profuso nei drammatici momenti della prima emergenza e nei soccorsi; l'invito è ad affrontare con serenità anche le impegnative fasi degli accertamenti giudiziari di queste ore.

L'INCHIESTA - Del fascicolo si occuperà il pubblico ministero Francesco Caleca. La circolazione sulla linea è stata prima bloccata per garantire i soccorsi e poi molto rallentata per consentire gli accertamenti ed i rilievi giudiziari e poi la rimozione dei rotabili e gli interventi di riparazione della linea sensibilmente danneggiata.

PREVALENTE IPOTESI SCAMBIO - Le prime ipotesi, ancora da verificare, su un cedimento del binario o - peggio - su una indebita manovra dello scambio durante



il passaggio del treno, sono avvalorate dal fatto che transitava con la via libera delle apparecchiature di bordo ed i segnali tutti al verde, per il libero transito ed alla massima velocità. Per il momento, seppur possibile anche un cedimento di qualche parte del treno, ruote, sospensioni o carrelli, queste eventualità sono considerate meno probabili. Inoltre risulta che nell'area fossero in corso lavori di manutenzione che, in teoria, come accaduto per altri incidenti analoghi, potrebbero aver avuto un ruolo nell'accaduto.

TROPPI INCIDENTI ANALOGHI - Alla magistratura chiediamo non soltanto di accertare le cause di questo ennesimo incidente che solo per fortunate circostanze casuali non ha causato vittime, ma di analizzare i numerosissimi, ormai davvero troppi, incidenti analoghi avvenuti negli ultimi mesi sulla rete italiana senza aspettare l'irrimediabile.

CAUSE RIPETITIVE E SISTEMATICHE SU TUTTA LA RETE - Riteniamo, infatti, sia necessario, non solo individuare le responsabilità del fatto in sé ma intervenire per prevenire il ripetersi di situazioni pericolose, o disastri più gravi, verificando l'eventuale esistenza di cause 'ripetitive, sistematiche e prevedibili', riconducibili a lacune organizzative e manutentive, presenti sull'intero territorio nazionale, ovvero alle scelte e le priorità negli investimenti in sicurezza da parte del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale e delle imprese ferroviarie coinvolte.



Ezio Gallori, macchinista per 40 anni, oggi in pensione

NO A GIORGIO DIANA CONSULENTE PROCURA, È GIÀ CONSULENTE FERROVIE PER LA STRAGE DI VIAREGGIO

Lettera aperta di Ezio Gallori al Procuratore della Repubblica di Bologna Francesco Caleca

Signor Procuratore,

la prego, non nomini il prof. Giorgio Diana come consulente d'Ufficio per il deragliamento, avvenuto il 14 luglio scorso nella stazione di Lavino, alle porte di Bologna.

Abbiamo appreso dalla stampa che starebbe per affidargli l'incarico; vogliamo renderle noto che egli è attualmente il consulente di parte delle stesse ferrovie nel delicatissimo processo per la strage di Viareggio in corso a Lucca (32 vittime e centinaia di feriti) e che tutti i ferrovieri, i viaggiatori italiani e quanti hanno a cuore la sicurezza ferroviaria e la verità sugli incidenti, riterrebbero la sua nomina un grave errore poiché in evidente conflitto di interessi con l'attuale inchiesta che investe proprio la stessa Rfi Spa.

Nella nostra esperienza ormai ultradecennale, sappiamo che, per le inchieste nelle quali tra i consulenti delle Procure vi era il Prof. Diana, l'attenzione si è concentrata sul 'cosiddetto errore' umano dell'ultimo operatore, mettendo in secondo piano o trascurando le cause organizzative degli incidenti.

Nelle Ferrovie, come in ogni organizzazione complessa, l'errore umano è uno dei fattori di rischio sempre presenti che deve essere neutralizzato in anticipo dalle procedure, dalle apparecchiature e da tutte quelle misure che l'ordinamento impone per prevenire incidenti ed infortuni, anche in caso di negligenza degli stessi addetti.

Questo incidente è in realtà molto più grave di quanto non siano state le effettive conseguenze ed è per questo da considerare un grande campanello d'allarme per la sicurezza ferroviaria.

Vorremmo che la sua inchiesta facesse luce non solo sul comportamento dei nostri tre colleghi indagati ma si aprisse anche a considerare le procedure e gli aspetti organizzativi in atto all'interno di Rfi.

Io e i macchinisti redattori della rivista, ancora In Marcia, restiamo a sua completa disposizione per ogni chiarimento.

Cordiali saluti

(DIS)INFORMAZIONE di F. Reale (NO)

COSTO DEI FERROVIERI

Un collega risponde a uno squallido articolo apparso sul quotidiano Il Tempo

Cara e gentilissima giornalista, lei ha scritto un articolo su il Tempo in cui stigmatizza il costo esorbitante dei lavoratori delle Ferrovie, in particolare Macchinisti e Capotreno, rispetto a Ntv e rispetto ad una pletera di categorie ed impieghi vari. Noto con dispiacere la Sua assoluta parzialità nel non menzionare gli "aiuti pubblici e tanti" al Signor Montezemolo, all'affitto ridicolo che gli è stato concesso della rete (grazie ai nostri cari politici ed am-



mi e test su regolamenti e condotta, perfetta idoneità psicofisica, test su alcolemia e sostanze piscotropiche, privazione per ore ed ore di guida continuata delle più elementari funzioni fisiologiche (cacca e pipì per intenderci) con gravi conseguenze alla vescica alle reni e all'apparato intestinale; vorremmo mica fermare il treno per una semplice deiezione!?

Ma forse è probabile che Lei nella sua inchiesta così approfondita e certosina, ha dimenticato di chiedersi se sulle locomotive ci sono i servizi igienici? Le rispondo io, non ci sono, e visto che il macchinista ormai guida da Solo da qualche anno e da qualche anno l'orario di lavoro è compreso all'inverosimile, non ha possibilità in 4 o 5 ore di guida continuata di potere espletare i suoi bisogni.

La invito formalmente a "convivere" un mese, dico solo un mese e non 40 anni e più, con la mia turnazione di lavoro che lavoro al servizio regionale, o meglio, se le risulta più comodo con un mio collega dei freccia rossa, ed allora dopo e solo dopo sarà in grado di scrivere un articolo da giornale e non un articolo da "corriere dei piccoli" come quello da lei già pubblicato.

Saluti da un macchinista che il suo stipendio se lo guadagna fino all'ultimo centesimo, un consiglio: rivolga le sue attenzioni da giornalista a tutte quelle categorie (forse compresa la sua) che spesso non sanno cosa è il LAVORO.



Bologna, la redazione di Ferronews manifesta in difesa dell'art.18

IL SILENZIO E LA RIVOLUZIONE

L'ultimo sciopero di aprile, nel silenzio del sistema informativo, ha avuto picchi di adesione mai raggiunti negli ultimi anni. Avrà influito la consapevolezza che si vuole caricare il maggiore peso del nuovo contratto su macchinisti e capotreno (che già nel referendum del 2003, furono contrari al contratto, approvato però dalle altre categorie di ferrovieri). Nell'adesione allo sciopero avrà influito anche la considerazione che il passaggio da 58 a 66/67 anni dell'età pensionabile e la riforma dell'art. 18, sono una terribile miscela.

- IL SILENZIO -

Negli anni 80", precedentemente alla legge di regolamentazione sul diritto allo sciopero (L.146/90), le astensioni dal lavoro dei macchinisti, comparivano nei titoli iniziali dei telegiornali, dei giornali e vi era un forte dibattito sul diritto alla mobilità.

Da qualche anno le notizie dei nostri scioperi, non compaiono neanche nei telegiornali.

Certo, come categoria avremmo interesse che la notizia avesse più risalto ma questo riguarderebbe solo noi, se non fosse per il diritto all'informazione dei potenziali viaggiatori (ci sono state linee su cui non ha circolato un solo treno regionale).

Un pendolare, sotto la porta della sede sindacale di Bologna ha lasciato una lettera fortemente critica verso lo sciopero, da lui subito e del quale non conosceva le motivazioni. Ci contestava poi, anche la mancanza di collegamento fra noi ed i pendolari. Qualcosa per avere un rapporto con i pendolari si è fatto, ma si dovrebbe migliorare.

- LA RIVOLUZIONE -

Rispetto agli anni 80, prima citati, da circa 24.000 macchinisti, ne siamo rimasti meno di 5.000, separati in varie divisioni.

Il mondo ferroviario e non solo, è completamente cambiato. Ognuno ha chiaro il mutamento ed ognuno di ciò fa le sue valutazioni.

A chi, che come me, in quegli anni ha partecipato alle lotte, voglio dire che quello che si è fatto in passato non vale niente se oggi non continuiamo a farlo. Esprimo la mia ammirazione verso quei giovani che oggi lottano, perché oggi è più difficile: il tempo libero è diminuito ed il carico di lavoro è aumentato, non si è più in tanti, c'è più rischio, si ottiene di meno e le gratificazioni sono scarse. Ma conta quello che si fa oggi, non il vanto nostalgico del passato o l'invocare una rivoluzione che mai si farà o si avrebbe il coraggio di fare.

L. Ciriello (BO)

SUI TRENI FINO A 67 ANNI

AIM SI MOBILITA PER LE PENSIONI

Il giorno 26 aprile una delegazione di Ancora In Marcia ha incontrato dapprima il Senatore Giorgio Bornacin (Alleanza Nazionale) membro del gruppo PdL della commissione lavori pubblici e comunicazioni, e successivamente l'Onorevole Giovanni Paladini (Italia dei Valori) componente della commissione lavoro, per discutere sulle recenti modifiche alla normativa pensionistica dei Ferrovieri.

Entrambi hanno convenuto che quanto è successo è stato probabilmente frutto, prima, del metodo e della eccessiva fretta con cui sono state "tagliate" da Calderoli circa 20000 leggi, poi dell'urgenza con cui si è dovuto approvare il decreto "salva-Italia", e condividono che occorre ripartire al più presto tale iniquità.

Il Sen. Bornacin si è impegnato a portare il problema all'attenzione dei colleghi e a procurarci un incontro con il Sen. Castro, che siede in commissione lavoro, per determinare i provvedimenti da adottare.

L'On. Paladini si è a sua volta attivato immediatamente per preparare una interrogazione in commissione lavoro, insieme all'On Formisano e al responsabile lavoro e welfare dell'IdV Maurizio Zipponi (già

contattato in precedenza), dopodiché si è reso disponibile ad un incontro di una nostra delegazione con più componenti della commissione lavoro, oltre ai già citati, in modo da preparare il terreno ad una "risoluzione del decreto legge" che potrebbe sanare l'attuale situazione.

Ricordiamo, infine, che in un precedente incontro con l'On. Cesare Damiano (capogruppo commissione lavoro per il PD), anche questi ci aveva dimostrato piena disponibilità ad affrontare la questione, per cui confidiamo in un futuro coinvolgimento attivo.

Nel testo dell'interrogazione, che sarà discussa mercoledì 9 maggio, si evidenzia chiaramente che si sono verificati due fondamentali errori (nel cancellare una legge senza valutare le conseguenze e nell'escluderci da "normali" lavori usuranti).



Come da comunicati precedenti, una delegazione di macchinisti di A.I.M. si è messa in moto autonomamente alla ricerca di esponenti parlamentari a cui porre il quesito dell'aumento dell'età pensionabile dei Macchinisti, Capittreno e Manovratori delle FS.

L'On. Paladini IVD e dell'On. Damiano PD, dopo vari contatti, hanno presentato il giorno 15 Maggio 2012 l'interrogazione a risposta in Commissione 5-06825 e 5-06696 che potete leggere in allegato.

La risposta all'interrogazione è stata sintetica e deludente. Attualmente la delegazione sta cercando di porre il quesito ad altri organi istituzionali affinché si trovino idonee soluzioni. Inutile ribadire che accettiamo consigli o forme di protesta su cui lavorare insieme.

MINISTRO E. FORNERO
RISPOSTA A INTERROGAZIONI PARLAMENTARI: On. Paladini e altri, IDV / On. Damiano e altri, PD

5-06696 Paladini / 5-06825 Damiano: Requisiti per il pensionamento di categorie di personale del comparto ferroviario.

TESTO DELLA RISPOSTA

Le interrogazioni parlamentari che passo ad illustrare vertono entrambe sul trattamento pensionistico del personale dipendente delle Ferrovie dello Stato spa - pertanto, fornirò per esse una trattazione congiunta.

Preliminarmente è opportuno ricordare che - in base alla disciplina 425 del 1958), i requisiti previgente (articolo 165, comma 1, della legge n. anagrafici di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia per il personale dipendente delle Ferrovie dello Stato spa erano distinti per profili professionali; più precisamente, tali requisiti erano fissati in 58, 60 o 62 anni di età - per il personale «viaggiante e di macchina» - ed in 65 o 66 anni di età - per il restante personale - mentre il requisito di anzianità di servizio era fissato, a seconda dell'attività svolta, in 25 o 30 anni.

201 del 2011 (c.d. «Salva Italia») - nel riformare il sistema pensionistico italiano - ha stabilito che - a decorrere dal 1o gennaio 2012 - i requisiti minimi per il conseguimento della pensione di vecchiaia vengano elevati a 66 anni - per gli uomini - e a 62 anni per le donne (con graduale incremento fino a 66 anni a decorrere dal 2018).

In particolare, il comma 18 del predetto articolo - nell'estendere la nuova disciplina ai lavoratori iscritti al Fondo Speciale delle Ferrovie dello Stato, istituito presso l'Inps ai sensi dell'articolo 43 488 del 1999, ha escluso questi ultimi dalle misure di armonizzazione dei requisiti di accesso al sistema pensionistico, dal medesimo comma previste.

In definitiva il superamento delle situazioni evidenziate dagli onorevoli interroganti richiederebbe una modifica della normativa primaria recata dal decreto «Salva Italia». Occorre tuttavia rilevare che - qualora la prestazione di lavoro venga eseguita in orario notturno - tali lavoratori possono comunque usufruire dei benefici ai fini pensionistici previsti dal 67 del 2011, per gli addetti alle lavorazioni decreto legislativo n. particolarmente faticose e pesanti.

In siffatto contesto normativo, un accoglimento delle istanze sottese ai presenti atti parlamentari - volte ad estendere la normativa in materia di lavoro usurante anche al personale macchinista e viaggiante delle Ferrovie dello Stato - **non può prescindere da un mirato intervento normativo - di rango primario - che comporterebbe l'allocazione di ingenti risorse finanziarie, la cui possibilità di reperimento deve essere valutata alla luce dell'attuale difficile quadro congiunturale.**

UN NOSTRO SUCCESSO VINTA CAUSA SU AMIANTO

Il Tribunale di Firenze ha accolto il ricorso degli eredi di Piero Vannoni, macchinista in servizio fra il 1948 e il 1983, deceduto nel 1998 per asbestosi (riconosciuta dall'Inail) ed ha condannato RFI (come soggetto succeduto alle vecchie FS) al risarcimento del danno non patrimoniale, subito sia dal Vannoni personalmente che dai famigliari.

Dopo 13 anni dalla richiesta sul riconoscimento della morte dovuta ad amianto del macchinista VANNONI Piero finalmente il giudice del lavoro di Firenze ha emesso una sentenza inequivocabile stabilendo il riconoscimento dovuto dalle F.S. alla moglie e al figlio.

La nostra soddisfazione è ancora maggiore perché Piero Vannoni si recò trenta anni fa dal notaio Aricò per costituire la cooperativa Ancora In Marcia (proprietaria della testata) e partecipò per primo alle lotte per l'amianto. Il suo impegno sociale meritava davvero questo riconoscimento.

SUI TRENI FINO A 67 ANNI

FERROVIERI "DA MORIRE..."

Di seguito le conclusioni dell'Assemblea del 17 aprile 2012 a Roma, indetta da «Ancora in Marcia!», «Cub Rail», Orsa, Cub, USB.

L'assemblea dei ferrovieri, riunita a Roma il 17 aprile 2012 per discutere delle misure contenute nella 'controriforma' pensionistica del governo Monti-Fornero, esprime la più ferma contrarietà alle modifiche apportate alla disciplina in vigore fino al 31 dicembre 2011 con la legge 214/12, che peggiora le condizioni di tutti i lavoratori italiani e determina con l'art. 24, comma 18, gravi conseguenze specifiche nel nostro settore esplicitate con la circolare INPS 35/2012.

La nuova legge prevede sostanzialmente l'aumento immediato, da 58 a oltre 66 anni, della soglia per l'accesso alle pensioni dei macchinisti, capittreno, e manovratori, formatori treno e del personale delle Navi Traghetto senza alcuna considerazione per la specificità delle mansioni svolte;

- la soglia pensionabile a 58, 60 e 62 anni (per le varie tipologie lavorative), abrogata dalla legge 214, rispondeva al riconoscimento di precise atipicità e nocività del lavoro ferroviario;
- non vengono considerate le paradossali conseguenze - statisticamente certe con l'avanzare dell'età - derivanti dalla naturale perdita dei requisiti psicofisici richiesti per gli addetti alle mansioni di sicurezza e dell'esercizio ferroviario;
- si verificherà un incremento esponenziale del numero di lavoratori fisicamente inidonei per motivi sanitari, senza alcuna previsione contrattuale di ricollocazione lavorativa, e con le inquietanti prospettive occupazionali legate alla riforma dell'art. 18 relativa ai licenziamenti per 'motivi economici';
- per questo si ritiene necessario uno studio approfondito tra i lavoratori del settore che metta in evidenza le conseguenze per la salute del lavoro e analizzi le compatibilità tra le singole mansioni richieste e le nuove soglie d'età per l'accesso alla pensione;

L'assemblea lancia un appello a tutti i ferrovieri per:

- la mobilitazione sul tema delle pensioni, nella consapevolezza che la 'controriforma' pensionistica è il frutto di scelte e politiche di stampo liberista praticate dai governi in ogni settore (sanità, scuola, acqua, trasporti, beni comuni, riforma del lavoro, ecc.) ed è quindi necessaria una visione complessiva delle battaglie politiche, sociali e sindacali in corso in Italia;
- promuovere una vertenza specifica di settore che coinvolga i ferrovieri di ogni impresa;
- aderire e promuovere lo sciopero dei giorni 20-22 aprile 2012 già proclamato nel settore nelle Fs e nel Trasporto Pubblico Locale;
- avviare una campagna informativa per illustrare all'opinione pubblica le contraddizioni intrinseche contenute nella riforma e, parallelamente, promuovere una analoga iniziativa collettiva da parte dei ferrovieri nei confronti dei singoli parlamentari, eletti nei rispettivi collegi;
- organizzare assemblee divulgative in tutti gli impianti per orientare il dissenso contro questa riforma, sostanzialmente unanime tra i lavoratori di ogni orientamento politico e sindacale, al fine di realizzare iniziative unitarie per contrastarla;

L'assemblea valuta come irricevibile la negazione delle atipicità del lavoro dei ferrovieri addetti all'esercizio e la cancellazione delle tutele previste dalla previgente normativa. Pertanto promuove una vertenza specifica, nell'ambito dei movimenti di opposizione alle norme neoliberaliste, con l'obiettivo di modificare le norme della legge 214/12 che hanno cancellato tutte le tutele previdenziali specifiche dei ferrovieri.

DEVO LAVORARE FINO A SETTANT'ANNI?

ALLORA VOGLIO LAVORARE DALLE 9 ALLE 17

Visto che "siamo tutti uguali", e che per salvare la Patria e soprattutto le banche del signor Monti dovremo anche noi andare in pensione a 67 anni (per ora, poi anche di più), allora voglio essere uguale agli altri lavoratori anche per quanto riguarda gli altri aspetti: anch'io voglio lavorare dalle 9 alle 17, e non di notte, prima dell'alba, la sera tardi, iniziare alle 3.22 o finire alle 8.45; anch'io voglio pranzare a mezzogiorno, o al più tardi all'una, e non dalle 11 alle 15, ritardi permettendo; anch'io voglio stare a casa la domenica, a Natale, Pasqua e nelle feste comandate, anziché essere l'unico a trovarmi in giro in quei giorni; anch'io voglio stare al coperto, e non camminare per gli scali facendo accessori, prove freno, e alla cargo tra poco anche portando a spasso i fanali di coda; Chiedo troppo? Chiedo solo, visto che il mio lavoro è uguale a quello degli altri, di essere trattato come gli altri.

macchinista usurato





Caro capo ti scrivo

Piccolo spazio dedicato ai vostri rapporti di servizio

In questo rapporto di servizio il collega Cervello analizza con molta meticolosità e anche con molto senso pratico la problematica della fruizione del pasto. Condividiamo pienamente le sue osservazioni e le richieste che ne scaturiscono. Ci troviamo però costretti a lanciare un allarme: col nuovo CCNL AF si sta andando nella direzione opposta a quella, secondo noi corretta, indicata da Cosimo Cervello. I nuovi articolati contrattuali prevedono infatti la completa cancellazione del diritto al pasto: si mangia sempre nei 30 minuti tutto compreso e in più se per cause di servizio questo tempo si riduce ulteriormente, non viene nemmeno garantita la ricollocazione della pausa, ma... ci si mangia il ticket! Ecco un'ulteriore ragione per dire no a questo contratto, e per dire no ai sindacati che lo firmeranno.

- All'Amministratore Delegato F.S. S.p.A. Ing. Mauro Moretti
- Al Direttore Centrale RUO F.S. S.p.A. Dott. Domenico Braccialarghe
- All'Amministratore Delegato Ing. Vincenzo Soprano Trenitalia S.p.A.
- Alle Segreterie OO.SS. Nazionali Settore Ferrovie Roma
- PC Al Responsabile dell'IPTC di Bari Sig. Francesco Onesimo
- PC Al Direttore dei DTR Puglia e Basilicata Sig.na Mariella Polla
- PC Al Direttore dell'ANSF Ing. Alberto Chiovelli
- PC Alle Segreterie OO.SS. Regionali di Puglia e Basilicata

Oggetto: Maggiorazione tempi per consumazione pasto presso ristoranti convenzionati

Io sottoscritto Cervello Cosimo Damiano, macchinista dell'IPTC di Bari Divisione Regionale di Puglia e Basilicata, cellulare Trenitalia 3138271241, nato a Barletta il 02/01/1952 ivi residente in Via Paparella n.3, faccio presente ai Signori in indirizzo quanto segue: negli ultimi anni, nei turni di lavoro della Divisione Regionale Puglia e Basilicata, così come nelle altre Divisioni Regionali, Divisione PNI e Divisione Cargo, si è affermata la consuetudine, del tutto illegale ed abusiva (**con nessuna attivazione e contestazione da parte dei sindacalisti sia locali che nazionali**), di riconoscere al personale una pausa pranzo della durata di 30 minuti sia nel caso di mensa situata all'interno della struttura ferroviaria, risultando sostanzialmente adeguata, e sia in caso di ristoranti convenzionati esterni, i quali essendo molto spesso distanti dal luogo di lavoro rendono praticamente impossibile l'effettiva consumazione del pasto. A tal riguardo, preme ricordare che il comma 2.12 dell'art. 22 del CCNL non stabilisce che la pausa pasto deve essere di durata pari a 30 minuti, ma bensì dispone che essa deve risultare pari ad **"almeno 30 minuti continuativi"**, e ciò in ragione del fatto che in talune situazioni particolari (come nel caso dei suddetti ristoranti convenzionati esterni) la durata della suddetta pausa deve essere correlata alle oggettive circostanze in cui si realizza la consumazione del pasto. A ben vedere, la durata di 30 minuti, previsti dal vigente CCNL, si riferisce alle sole situazioni in cui le mense risultano situate all'interno delle stesse strutture ferroviarie (prassi che era tipicamente esistente alla stipula del contratto 2003/2006) e nelle quali il pasto da consumare è già pronto, di conseguenza la durata di 30 minuti risulta sostanzialmente adeguata in quanto esclusivamente necessaria a provvedere al ritiro del vassoio e alla consumazione del pasto stesso. Di contro, nei già citati ristoranti convenzionati esterni è palesemente evidente come i tempi per fruire del pasto si presentino notevolmente superiori ai 30 minuti, e ciò in quanto, oltre al tempo necessario per poter adeguatamente consumare il pasto, occorre innanzitutto tener conto dei tempi di percorrenza necessari per poter raggiungere i locali convenzionati ed inoltre occorre anche tener conto del tempo necessario alla preparazione del pasto stesso a seguito dell'ordinazione (il quale di solito risulta di durata non inferiore ai 10 minuti). Pertanto, i tempi di percorrenza stazione/ristorante e viceversa devono essere definiti, località per località visto le diverse distanze, dai responsabili F.S. locali ed i rappresentanti delle OO.SS. locali dei macchinisti e capitreno. Inoltre, considerando che da anni abusivamente ed illegalmente, nei turni della Divisione Regionale di Puglia e Basilicata, ci sono casi (e nello specifico si segnala quello relativo alla stazione di 'Rocchetta San Antonio' della linea Cervaro-Potenza) in cui viene sì riconosciuta la pausa pasto, senza però avere la reale possibilità di poterne usufruire a causa della mancanza di una mensa e di qualsiasi altra struttura esterna essendo la stazione situata in zone isolate; o ancora casi, come Termoli, ove per la fruizione del pasto è convenzionata una pizzeria (nello specifico la pizzeria 'Amadeus') anziché un ristorante. Per quanto fin qui tratteggiato, è necessario che venga riportato per iscritto nel nuovo contratto, da firmare, che ai macchinisti e ai capitreno deve essere garantito categoricamente il diritto alla reale consumazione del pasto completo (composto da un primo piatto, un secondo piatto e un contorno) pertanto

Chiedo:

che quanto detto (**30 minuti per l'effettiva consumazione del pasto nelle località dove c'è la mensa o un ristorante convenzionato, non una pizzeria o altro o addirittura la mancanza di qualsiasi struttura, più il tempo di attesa del pasto dopo l'ordinazione nei ristoranti convenzionati, più il tempo di percorrenza di andata e ritorno, da definire localmente, per/da i ristoranti convenzionati**) sia dalle SV, in indirizzo, inserito in modo chiaro, dettagliato ed inequivocabile, nel nuovo CCNL (in discussione attualmente tra le parti), nel rispetto del diritto al pasto previsto dalla L. 348/1973, definito dalla Legge 300 dello Statuto dei lavoratori, ribadito nel CCNL vigente (all'art. 19) e, non da ultimo, dall'Art. 32 della Costituzione Italiana, a tutela della salute del cittadino italiano. Se tali suddette richieste non verranno esaudite si procederà a ricorrere al giudizio delle competenti autorità giudiziarie. Colgo l'occasione per inviare alle SV distinti saluti.

Barletta, li 14 giugno 2012-06-22

Macchinista Cervello Cosimo Damiano

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO dall'A.M.A.R. di Bologna

BENE LE PAROLE MA PESSIMI I FATTI

I colleghi autorganizzati dell'AMA (Assemblea movimenti attivi) di Bologna vogliono replicare all'articolo dei rappresentanti UIL-T apparso 2 numeri fa: volentieri pubblichiamo.

Carissima redazione di Ancora in Marcia per quanto letto su AIM a pag. 12 del n°2-2012 riteniamo opportuno una nostra replica.



L'accordo territoriale dell'11 gennaio 2012 tra la divisione cargo e le organizzazioni (firmatarie) sindacali Regionali Friuli Venezia Giulia tra cui Uiltrasporti alcuni di essi relatori tra l'altro dell'articolo <Quale Modello Contrattuale per Trenitalia?> lo riteniamo un passo falso peggiorativo senza precedenti perchè hanno aperto la strada all'accordo del 29 03 2012 alla Cargo. Le preoccupazioni del Dipartimento Ferrovieri regionale Veneto Uiltrasporti e la loro non disponibilità <a caricare sulle spalle dei lavoratori ulteriori sacrifici per le inefficienze aziendali> pensiamo che siano state parole buttate al vento visto l'ulteriore firma della UILtrasporti all'accordo del 29-03-2012. Ecco vi portiamo a conoscenza quanto sta succedendo a valle di tali accordi in alcuni territori a discapito dei lavoratori.

cabina A per richiedere l'istradamento. Gli istruttori inoltre garantiscono che l'accordo in via di definizione del 29 marzo 2012 è già cosa fatta e si appellano a tale accordo per far capire al personale che quella bozza, disposizione interna, sarà presto attuata in ogni impianto. Inoltre in tale bozza non sono presenti neanche le eventuali maggiorazioni dei tempi accessori del PDM per espletare tutte queste nuove mansioni. La firma assurda all'accordo del 29 marzo 2012 in via di definizione e speriamo bene che non venga inserito nel prossimo CCNL, è a parere di tutto il personale del tutto sbagliata e non supportata dal PDM, come scritto in primis in vari verbali di riunioni. L'aumento degli anni lavorativi, le ulteriori mansioni e responsabilità caricate sui lavoratori "grazie" a questi accordi peggiorativi darà sempre più ampie possibilità ad all'azienda di spremere come i limoni i TPC ed i pochi macchinisti rimasti. Accordi di questo tipo preparati per includerli al momento giusto nel CCNL è una politica di soli tagli del personale: all'azienda gioverà soltanto nel breve termine per un bilancio più accettabile ma sviluppi ed incrementi di lavoro da anni non si riscontrano, pertanto sarà devastante sull'aumento della disoccupazione tanto a "cuore" alle organizzazioni sindacali.

AMA - Macchinisti cargo Bologna

Il 21 maggio scorso Trenitalia e sindacati firmatari dell'accordo cargo nazionale, CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL, hanno proseguito e, pare, ultimato i lavori della commissione tecnica che doveva affrontare le criticità applicative dell'accordo. Non possiamo che valutare MOLTO NEGATIVAMENTE sia i contenuti dell'accordo che le modalità con le quali verrà prossimamente applicato, in quanto:

- 1) confermando l'introduzione dell'equipaggio misto si continua ad ignorare il problema irrisolto del **soccorso al macchinista in caso di malore.**
- 2) I sindacati stanno continuando a concedere all'azienda, **senza** che questa appia presentato **un serio programma di rilancio della Cargo.**
- 3) I sindacati hanno concesso gancio e fanali in cambio di un pagamento "a prestazione", **senza richiedere invece una riduzione delle 10 ore di lavoro.**
- 4) Nelle riunioni tecniche successive all'accordo si è stabilito dotare degli indumenti necessari (**calotta e tuta monouso**), oltre le macchine e le località dove il PDM andrà ad operare, **anche i singoli macchinisti.**
- 5) Non si è messo per iscritto nulla su come si dovranno affrontare i casi di **inidoneità totale e parziale** (ad esempio lavoratore idoneo a fare il macchinista ma inidoneo a fare il manovratore).
- 6) Si è accettato di ridurre i costi ancora una volta sul personale dell'esercizio, **anziché andare a vedere le reali situazioni di spreco.**
- 7) Non è stato consultato il Personale di terra, per accertarsi delle **reali difficoltà che comporta il diventare un "tecnico polifunzionale"**
- 8) Non è stato consultato il **Personale di terra**, chiedendo **cosa ne pensa del ritrovarsi a dover salire in macchina**
- 9) **Non sono state organizzate assemblee** tra il Personale per spiegare l'accordo.
- 10) Nonostante l'accordo abbia valenza nazionale a livello di contrattazione, non è stato organizzato né si è previsto di organizzare un **referendum**, per vedere cosa ne pensano i macchinisti ed i tecnici polifunzionali.

PATENTE EUROPEA di M. Ilacqua (GE)

NUOVE REGOLE PER I MACCHINISTI FERROVIARI

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 21 gennaio 2011 diventa esecutivo il Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità", esso delinea le nuove procedure per verificare, concedere e controllare le idoneità psico-fisica, amministrativa e legale, per condurre treni nella rete ferroviaria europea e nazionale. Specifica ogni passo che deve essere obbligatoriamente compiuto per ottenere e mantenere la licenza di guida destinata all'impiego nel trasporto su rotaia. Stabilisce testualmente "i compiti svolti, a legislazione vigente, dalle amministrazioni nazionali competenti, dai macchinisti e dagli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione". Il decreto va ad agire sui macchinisti delle imprese ferroviarie che operano in Italia e sui gestori delle infrastrutture ferroviarie, restano fuori dalla competenza di tale legge:

- I macchinisti di metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- i macchinisti su reti isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite a servizio locale, merci locali trasporti o suburbani;

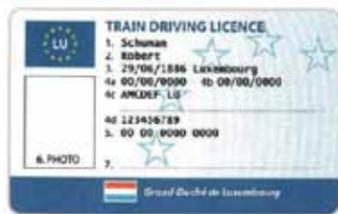
- chi viaggia su infrastrutture ferroviarie private interne alle aziende;
- chi lavora su sezioni di binario chiuso al traffico normale a fini di manutenzione rinnovo o ammodernamento del sistema ferroviario.

Viene descritto il macchinista come "persona capace e autorizzata a condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro i treni, i locomotori, i locomotori di manovra, i treni adibiti a lavori, i veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e i treni per il trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia", ed inoltre vengono specificati i requisiti e la documentazione che lo stesso deve avere per ottenere il rilascio della licenza di guida e qualora ne fosse già provvisto, per il suo corretto mantenimento e uso, quindi deve:

- ✓ Avere compiuto 18 anni.
- ✓ Dimostrare di aver conseguito un diploma di scuola secondaria di secondo oppure un diploma di istruzione e formazione professionale.
- ✓ Comprovare la propria idoneità fisica allo svolgimento delle mansioni, sulla base di esami specialistici effettuati

presso strutture pubbliche o convenzionate accreditate con il servizio sanitario nazionale.

- ✓ Dimostrare la propria capacità psico-attitudinale all'esercizio della professione tramite una certificazione rilasciata da uno psicologo abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale.
- ✓ Dimostrare le proprie competenze professionali generali tramite una attestazione rilasciata dal soggetto che ha erogato la formazione.
- ✓ Conoscenza della lingua madre del paese in cui lavora



In conformità al presente decreto è l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria titolata al rilascio della licenza in lingua Italiana ed inoltre provvede anche per il suo aggiornamento, modifica, rinnovo, emissione duplicato.

La licenza di guida è di proprietà del titolare ed è valida su tutto il territorio della C.E. e deve essere rinnovata ogni 10 anni. Può essere rinnovata solo se è stata associata ad un certificato complementare.

In sostanza dal 14 gennaio c.a. ogni persona fisica anche esterna alla ferrovia, che abbia i requisiti sopracitati, può iscriversi ad un centro di formazione certificato dall'ANSF e conseguire la licenza a proprie spese (per una patente B viaggiatori occorrono circa 10 mila euro). Una volta conseguita, il titolare può essere assunto da qualsiasi impresa ferroviaria, che una volta verificata la sua conoscenza linguistica, provvede a fornire al richiedente una formazione sul proprio sistema di gestione della sicurezza, emettendo il certificato complementare di proprietà dell'impresa ferroviaria. In sintesi per poter guidare un treno occorre che il lavoratore sia in possesso di licenza di guida e del certificato complementare dell'impresa ferroviaria.

Una domanda mi sorge spontanea come si concilia la definizione di: *macchinista "persona capace e autorizzata a condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro i treni"*, con la sua formazione in solo 171 giornate? Quando ad oggi ne occorrono 300?

L'ACCELERAZIONE di C. Curcio (NA)

MENTRE LE OOSS INVITANO I LAVORATORI AL REFERENDUM SUL CONTRATTO...

Nel gruppo FSI in questi giorni i lavoratori sono invitati dalle OOSS stipulanti i singoli CCNL al referendum del prossimo CCNL AF e FS mentre al Senato con la Seduta n. 764 del 12 luglio 2012 l'Italia in prima battuta aderisce al Fiscal Compact ed al ESM, un fondo europeo di liquidità per soccorrere quegli stati che sono in bancarotta. Il numero dei disoccupati, intanto, in Italia aumenta e dubito che un orario di lavoro che passa da 36 a 38 ore settimanali possa incidere positivamente su una delle tante piaghe della nostra attuale società. Scioperare in futuro per un contratto che potrebbe andar stretto ai lavoratori sarà ancora possibile ma si partirà con un handicap maggiore: una franchigia di 7 mesi in 3 anni anziché una di 4 mesi in 4 anni; una vera sberla al diritto

di sciopero! I sindacati non presenteranno in modo esplicito al lavoratore queste cose ma di sicuro amplificheranno il totale della sua busta paga che tra lacci e lacciuoli penso che sarà sempre lo stesso degli anni precedenti. I lavoratori che saranno un giorno, si spera, pensionati, dovranno lavorare parecchi anni in più in cambio di un valore della pensione ricalcolata al ribasso dai coefficienti di trasformazione pensionistici... purtroppo tutto previsto già per legge. Un CCNL presentato come uno dei migliori nel nostro paese sembra uno spot pubblicitario di un autolavaggio in un paese del terzo mondo dove manca l'acqua per la sopravvivenza! Gli ultra sessantenni che continueranno ad invecchiare sul lavoro tra CCNL e leggi correlate potranno accumulare soltanto una ricchezza apparente

in busta paga al cospetto di una maggiore probabile inidoneità che se pur in parte remunerata comporterà sempre il rischio di essere esodati molto prima con o senza art. 18 (anch'esso correlato ad hoc dal Parlamento) e privati di una pensione che potrebbe arrivare solo se il bilancio dello stato gliela potrà concedere! Le diverse leggi del Governo Monti approvate tranquillamente, grazie alla maggioranza dei partiti e dietro indicazioni della Troika(UE-BCE-FMI) tra cui:

- 1) LEGGE 22 dicembre 2011, n. 214 SALVA ITALIA con il Capo IV-RIDUZIONI DI SPESA PENSIONI
- 2) Decreto crescita sulle liberalizzazioni divenuto legge 22/03/2012
- 3) Pareggio di bilancio in Costituzione- Introduzione del principio del pareggio di bilancio nella Carta costituzionale divenuto legge 17/04/2012
- 4) Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita divenuto legge 27/06/2012
- 5) Riordino della Protezione Civile
- 6) Spending review - Razionalizzazione della spesa pubblica

hanno fatto in modo che ogni CCNL per i lavoratori e le aziende potrebbe svanire nel nulla, in virtù della svendita di beni comuni, della riduzione dei diritti dei lavoratori e l'incertezza dell'ormai spauracchio dei politici ossia lo "Spread". Un referendum per un CCNL abbozzato molto prima dell'approvazione di queste leggi e rimasto tale nel merito fino ad oggi, al nascere può essere già considerato anacronistico e senza senso di responsabilità verso i lavoratori ed i cittadini. Oggi ci ritroviamo con l'aumento dell'età pensionabile, i lavori usuranti, gli esodati, la svendita del patrimonio e dei servizi pubblici, tutto stravolto con il coinvolgimento della maggioranza dei partiti e della mancata risposta delle OOSS in nome di una "responsabilità" verso un'economia guidata da pochi eletti.

Nel nostro caso in FS abbiamo inoltre un contratto di secondo livello che in virtù dell'accordo interconfederale del 28 Giugno 2011 sarà ancora di più riempito di carichi di lavoro e di flessibilità già definite dalle OOSS in altre imprese concorrenti del Gruppo FS con lo scopo di uniformarle e di realizzare un contratto nazionale a pari condizioni di attrattività.

Personalmente quindi al referendum del CCNL del sì o no voterò... Non In Mio Nome!

RIPOSO E TEMPO LIBERO... DIFENDIAMOLI SEMPRE!

Troviamo la definizione <lavoro> contenuta nel D.Lgs. n. 66/2003, come modificato dal D.L. n. 112 (conv. da L. n. 133/2008) il quale, nel riprendere la definizione dettata dalla Direttiva 1993/104/CE, stabilisce all'art.1, comma 2, lett. a) che per orario di lavoro deve intendersi "qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni". Per periodo di riposo viene definito, qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro. Il confine tra l'orario di lavoro ed il nostro tempo libero, in qualche modo, è un elemento prezioso da contendere nelle trattative nazionali e territoriali dei contratti di lavoro.

L'orario di lavoro è anche in funzione della salute e della sicurezza dei lavoratori e il suo miglioramento rappresenta un obiettivo che non può dipendere da considerazioni di carattere meramente economico. Ecco motivati e stabiliti riposi settimanali, giornalieri, fuori residenza e ferie in virtù di salvaguardare le necessità del lavoratore del suo tempo di libertà, di socializzazione, di convivenza familiare e ripristino delle attitudini psico-fisiche.

Questa premessa sembra stridere per quanto sta accadendo oggi eppure le norme sono ben chiare. Perché? I lavoratori sono sotto attacco da una economia che vuole quantizzare e monetizzare tutto, scavalcando quel confine tra lavoro e tempo libero anzi riesce in molti casi cambiando le norme a trasformare parte di quel tempo libero in lavoro senza nemmeno monetizzarlo. Il risultato è deprimente: scompaiono posti di lavoro e il salario reso a chi rimane non è comunque sufficiente a soddisfare le spese necessarie per sostenere la propria famiglia. Contratti che elevano l'orario di lavoro e sopprimono ferie vanno in questo senso.

Anche il tempo impiegato per raggiungere il luogo di lavoro che non rientra nell'attività lavorativa, in alcuni casi i datori di lavoro invadano la privacy del proprio dipendente come pure il riposo fuori residenza tra un servizio ed un altro non è lavoro eppure si sta cercando di regolarizzarlo e normalizzarlo! Quando si usufruisce del riposo fuori la propria residenza tra due servizi comandati, ricordiamoci, anche in questo caso sono tempi, non lavoro. La Costituzione Italiana, inoltre, precisa che la libertà personale è inviolabile e penso che sia gravissimo quantizzare i tempi ante-post l'orario di lavoro visto che tutto ciò non fa parte del periodo in cui il lavoratore si trova a disposizione del datore di lavoro così come il tempo destinato al RFR non essendo considerato lavoro non è sottoposto, in generale, al potere di controllo aziendale. Ma l'assurdo e l'incongruenza di tutto ciò è che l'economia globale (io direi egocentrista) tanto decantata per lo sviluppo in ogni angolo della terra sta diversamente destabilizzando gli equilibri naturali della società: disoccupati in aumento, direi, con troppo tempo libero, lavoratori resi schiavi dall'orario di lavoro per le molteplici attività da svolgere ivi compreso l'aumento degli anni lavorativi e delle ore di lavoro, lavoratori a progetto e a tempo determinato che non riescono a organizzare né il tempo libero né il proprio futuro dulcis in fundo una economia che riduce i diritti dell'uomo conquistati con dure lotte negli anni passati.

C.C.



Maria Rita Gelsa

INFORTUNIO SUL LAVORO a cura di M. Ermini (FI) NORMATIVA E PAGAMENTO COMPETENZE

A seguito di un quesito posto da un macchinista, facciamo una disamina su come viene gestito l'infortunio sul lavoro in generale e con specifiche per l'ambito FS e PdM

QUADRO NORMATIVO GENERALE

Alla tutela contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. provvedeva a suo tempo la competente Amministrazione in quanto Azienda autonoma dello Stato, in virtù delle disposizioni contenute nel R.D. 10 marzo 1938, n. 1054. Anche il D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124, confermava, all'articolo 127, l'assetto normativo sopraindicato, come eccezione al sistema generale. Il Decreto-legge 4 dicembre 1995 n. 515 ha sancito un nuovo assetto infortunistico prevedendo che la tutela dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato S.p.a. rientri obbligatoriamente nella competenza diretta dell'Istituto INAIL, quindi dal 01/01/1996 è lo stesso a gestire gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali dei ferrovieri con le norme generali del D.P.R. n.1124/1965 (T.U. sugli infortuni sul lavoro e malattie professionali); D.Lgs. n. 38/2000 (disposizioni in materia di infortuni sul lavoro e malattie prof., a norma dell'art. 55 comma 1 della L. n° 144 del 17/05/99

Le tutele in caso di infortunio

Il lavoratore, che si assenta a causa di un infortunio sul lavoro determinante un'inabilità assoluta allo svolgimento dell'attività lavorativa, ha diritto:

- alla conservazione del posto per il periodo (c.d. periodo di comporto) previsto dalle leggi o dai contratti collettivi;

- ad un trattamento economico garantito sia dal datore di lavoro che dall'INAIL.

Il datore di lavoro, in caso di richiesta dell'INAIL o secondo previsione contrattuale, deve anticipare al lavoratore l'indennità per Inabilità temporanea.

L'infortunio in itinere

L'assicurazione INAIL comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso:

- di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro;

- che collega due luoghi di lavoro, se il lavoratore ha più rapporti di lavoro;

- di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti, quando non sia presente un servizio di mensa aziendale.

Le interruzioni o le deviazioni rispetto al normale percorso non sono tutelate quando sono del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque non necessarie.

L'INAIL, prima di procedere ad indennizzare un infortunio in itinere occorso al lavoratore che si sia servito (per recarsi e tornare dal lavoro) di mezzi di trasporto diversi da quelli pubblici, si accerta che:

- i mezzi pubblici di trasporto non coprono l'intero percorso abitazione-lavoro;
- gli orari dei mezzi pubblici non siano accettabili rispetto all'orario di lavoro;

- le condizioni del servizio pubblico siano tali da creare rilevante disagio al lavoratore;

- non siano approntati dal datore di lavoro mensa ed alloggi idonei a consentire la sosta e il pernottamento dei lavoratori, qualora la distanza dal luogo di abitazione sia tale da rendere indispensabile detto pernottamento;

- sia salvaguardata la libertà di scelta da parte del lavoratore del luogo di abitazione.

TRATTAMENTO ECONOMICO GENERICO INAIL

La legge (D.P.R. n. 1124/1965, Testo Unico ancora in vigore) pone a carico del datore di lavoro la corresponsione al lavoratore dell'intera retribuzione per la giornata nella quale è avvenuto l'infortunio e il 60% della medesima per i 3 giorni di calendario successivi (art. 73); lo stesso decreto fa obbligo all'INAIL di versare al lavoratore un'indennità giornaliera fino alla guarigione clinica (art. 68).

La Retribuzione Media Giornaliera (RMG) viene calcolata sui 15 giorni precedenti l'infortunio o la malattia professionale; per specifiche categorie il calcolo viene effettuato in base delle retribuzioni convenzionali stabilite con Decreto Ministeriale, salvo i casi di retribuzione più favorevole stabiliti a livello provinciale dal contratto collettivo per la qualifica per la quale è stato assunto il lavoratore. I contratti collettivi pongono generalmente a carico del datore di lavoro un'integrazione di tale indennità fino a raggiungere il 100% della retribuzione.

Oltre ai dati anagrafici dell'azienda e dell'infortunato e ai dati relativi all'evento, il datore di lavoro deve comunicare all'INAIL le ore lavorative e il salario percepito dal lavoratore. In base alle notizie di natura retributiva, quindi, viene calcolata l'indennità giornaliera a carico dell'istituto. Il trattamento economico dovuto al lavoratore in caso di infortunio che determini inabilità assoluta al lavoro verrà così ripartito tra l'INAIL e il datore (schema riassuntivo nella tabella in basso).

CALCOLO INDENNITA' INAIL

Sono indennizzate dall'INAIL tutte le giornate comprese nel periodo di infortunio (inclusi sa-

bato e domenica).

Retribuzione Media Giornaliera (RMG): La retribuzione giornaliera di riferimento per il calcolo dell'indennità è quella media percepita nei 15 giorni precedenti l'evento e si determina sommando:

• per i lavoratori retribuiti in relazione alle ore di lavoro prestate:

- (a) quota oraria della normale retribuzione percepita nei 15 giorni precedenti l'infortunio x 1/6 dell'orario settimanale;

- (b) compenso medio orario per lavoro straordinario percepito nei 15 giorni precedenti l'infortunio x 1/6 dell'orario settimanale;

- (c) rateo ferie ricavato applicando alla quota (a) la percentuale risultante dal rapporto (n. giorni di ferie + n. giorni di riposo contrattuali) x 100/300;

- (d) rateo festività e mensilità aggiuntive ricavati applicando alla quota (a) le percentuali rispettivamente del 3,33% (fissa) e dell'8,33% (per ciascuna mensilità aggiuntiva);

• per i lavoratori retribuiti in misura fissa mensile:

- (a) 1/25 della retribuzione normale mensile;

- (b) 1/25 del compenso medio giornaliero per lavoro straordinario percepito nel mese precedente;

- (c) rateo ferie ricavato applicando alla quota (a) la percentuale risultante dal rapporto (numero giorni di ferie + numero giorni di riposo contrattuali) x 100/300;

(d) rateo festività e mensilità aggiuntive ricavati applicando alla quota (a) le percentuali rispettivamente del 3,33% (fissa) e dell'8,33% (per ciascuna mensilità aggiuntiva).

CALCOLO INTEGRAZIONE

L'entità dell'integrazione è stabilita dai contratti collettivi. Bisogna, comunque, considerare che se il datore di lavoro erogasse l'intera differenza tra la normale retribuzione e l'indennità a carico dell'INAIL, il lavoratore assente per infortunio avrebbe un vantaggio retributivo rispetto al lavoratore in servizio poiché l'indennità corrisposta dall'INAIL non è soggetta a contributi pensionistici.

Per ovviare si utilizza il cosiddetto sistema della "lordizzazione". L'indennità INAIL viene pertanto aumentata figurativamente considerando l'incidenza della contribuzione;

L'integrazione del datore di lavoro è determinata per differenza tra la normale retribuzione lorda e l'indennità INAIL lordizzata

(cioè moltiplicata per il coefficiente). Il coefficiente di lordizzazione si determina con la seguente formula: $100 : (100 - \text{ctr})$ (ctr= % dei contributi a carico del lavoratore).

Se ad esempio l'aliquota a carico del dipendente è pari a 9,19%, il coefficiente di lordizzazione sarà: $100 : (100 - 9,19) = 1,1012003$.

La "lordizzazione" deve essere prevista

dai CCNL, per quello delle Attività Ferroviarie non risulta che lo sia, mentre è concordata per il TPL.

ASPETTI CONTRIBUTIVI

Le somme corrisposte dal datore di lavoro (per legge o per contratto) ad integrazione dell'indennità INAIL sono soggette a ritenute previdenziali ed assistenziali, mentre le indennità anticipate dal datore di lavoro e restituite successivamente dall'INAIL non lo sono.

INFORTUNIO DEL LAVORATORE FS

In caso di infortunio sul lavoro: anche per i ferrovieri la normativa applicata è quella prevista dalla legge.

- Il lavoratore è tenuto a dare immediata e sollecita notizia al proprio responsabile di qualsiasi infortunio sul lavoro occorso, anche di lieve entità.

- Il lavoratore è altresì tenuto ad inoltrare alle competenti strutture aziendali entro 24 ore dal rilascio il certificato medico in originale, affinché le strutture aziendali possano adempiere agli obblighi di legge richiamati anche dal CCNL.

- L'eventuale tardato invio al datore di lavoro (Responsabile impianto / PO di riferimento) del certificato comporta riflessi sul diritto alle prestazioni a carico dell'INAIL, pertanto non essendo possibile recuperare dall'Istituto l'indennità giornaliera per inabilità temporanea



INFORTUNI: UN'ESPERIENZA PER CAPIRE E PREVENIRE

anticipata dalla società, la stessa sarà recuperata sulla retribuzione del dipendente.

- Per l'eventuale continuazione o chiusura d'infortunio, il lavoratore deve rivolgersi ai presidi INAIL territorialmente competenti, situati in modo ramificato nel territorio e presentare il certificato medico al datore di lavoro (Responsabile

impianto / PO riferimento). Il lavoratore è tenuto altresì a sottoporre a visita di controllo disposta dall'INAIL, nonché a sottoporsi alle cure mediche e chirurgiche ritenute necessarie dall'Istituto; in caso di mancata presentazione/ rifiuto, l'INAIL provvederà a cessare

l'indennità per inabilità temporanea che quindi sarà recuperata a cura dell'azienda.

- Il personale impiegato in attività connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, per il quale è previsto il possesso di particolari abilitazioni, dovrà essere sottoposto a visita medica di riammissione in servizio (in applicazione della Disposizione N. 82 del 7/12/2005 di RFI).

Chiuso l'infortunio, l'INAIL invia al lavoratore il rendiconto totale dell'indennità di competenza versata.

Trattamento economico

A determinare il trattamento economico dei ferrovieri e quindi anche dei macchinisti sono le norme generali, il CCNL AF (Art. 27) stabilisce l'integrazione al 100% della media delle competenze dei tre mesi precedenti quello dell'infor-

calcolata come media degli ultimi tre mesi precedenti l'assenza, ad eccezione del compenso per lavoro straordinario, della trasferta, dell'indennità di trasferimento e dell'indennità di mobilità individuale.

4. Superato il termine di conservazione del posto come sopra determinato, qualora il lavoratore non riprenda il servizio entro il giorno lavorativo successivo al rilascio del certificato di guarigione, lo stesso sarà considerato in assenza ingiustificata ed incorrerà nelle sanzioni disciplinari previste dal presente CCNL.

5. Relativamente alle particolari categorie di lavoratori per i quali sono prescritte specifiche abilitazioni, nei casi in cui, a seguito di infortunio sul lavoro o di malattia professionale, questi riportino una invalidità parziale, accertata e certificata con le modalità stabilite dai Decreti ministeriali e dagli ulteriori provvedimenti amministrativi adottati dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, che non consenta al lavoratore di svolgere i compiti precedentemente affidatigli, l'azienda individuerà soluzioni di impiego conformi con la ridotta capacità del lavoratore anche in settori diversi rispetto a quello di appartenenza, dandone informativa alla RSU. A tal fine l'azienda provvederà agli opportuni interventi di riqualificazione professionale, qualora necessari.

Ai lavoratori di cui al precedente comma che rientrano nel campo di applicazione della legge 12.3.1999, n. 68 e del regolamento attuativo di cui al DPR 10.10.2000 n. 333, si applicheranno le disposizioni di cui agli artt. 3 e 4 della stessa legge n. 68/99 con riferimento alle quote di riserva per il collocamento dei lavoratori disabili ed ai relativi criteri di computo.

tunio individuando le competenze da escludere, la parte fissa viene normalmente anticipata.

Il calcolo soggettivo delle retribuzioni indennizzabili, (anche quelli comunicati all'INAIL per il conteggio di propria spettanza), precedentemente al dicembre 2009 venivano fatti manualmente dagli uffici periferici amministrativi (quindi potevano verificarsi anche delle difformità), successivamente la contabilizzazione è stata uniformata informaticamente a livello centrale.

Indicativamente vediamo il percorso di pagamento delle competenze per un macchinista con una premessa: sul cedolino di stipendio le prestazioni a carico dell'Ente Previdenziale ed Assicurativo (INAIL) e anticipate dalla società sono esposte con evidenza separata rispetto all'integrazione a carico della società stessa, ai sensi dell'art. 27 del CCNL applicato.

Spesso si evidenziano fra lavoratori differenze nella quota a integrazione, che possono dipendere da una diversa media competenze dei tre mesi precedenti l'infortunio, data la complessità dei calcoli ricostruire con precisione dal listino le spettanze è impossibile, si può indicare un metodo per un calcolo di massima, che comunque risulta insufficiente

NB: INAIL considera tutti i gg, FS recupera su 26 gg (meno le domeniche).

Facendo la differenza globale fra le voci delle colonne competenze-trattenute del listino/i diviso i giorni d'infortunio (solo dal 5° giorno alla chiusura, meno le domeniche), si determina all'incirca quanto pagato di media competenze giornaliera. I riferimenti di codice sono:

- **Competenze:** -Codice voce 9IC1- I primi 3 giorni d'infortunio sono a carico dell'azienda (carezza), figurano nel computo comprensivi di parte fissa e competenze (60% RMG media ultimi 15 giorni come da Legge, compreso lo straordinario ed esclusa la diaria e integrazione al 100% come art 27/AF con media ultimi 3 mesi).

- **Compet:** cod. 9IN1- Indennità a carico dell'INAIL cioè il 60% della RMG comprendente parte fissa dello stipendio e competenze, per tutti i giorni di calendario (compreso le domeniche).

- **Compet:** Cod. 9IM1- L'integrazione al 100%, dato che la parte fissa viene sempre anticipata da FS, è solo per la media competenze degli ultimi 3 mesi (quindi il 40%), per i giorni d'infortunio escluse le domeniche.

- **Trattenute:** Cod. 9IT0 - Recupero della retribuzione (parte fissa) anticipata dalle FS (giorni di calendario meno le domeniche) compreso il 60% dei primi 3 giorni che spetta ad FS anticipato e successivamente regolarizzato con altro conteggio;

- **Trattenute:** Cod. 9IU0 recupero IUP -

La media effettiva giornaliera in ventiseiesimi può essere verificata sommando le competenze degli ultimi 90 giorni, a ritroso dal mese ante infortunio, facendo: TOTALE/78. Normalmente dal confronto, la media competenze liquidata risulta inferiore a quella effettiva, questo deriverebbe dalla sottrazione della quota INAIL "lordizzata" e utilizzata per coprire i contributi al Fondo pensioni che non competono all'INAIL.

Le OO.SS. dovrebbero richiedere ad FS una dettagliata informativa per i lavoratori, che spieghi come viene attuata la contabilizzazione meccanizzata, ciò per eliminare i dubbi che emergono.

INFORTUNIO: TRATTAMENTO ECONOMICO			
Giorni di assenza	A carico dell'INAIL	A carico del datore di lavoro	Normativa
Giorno di infortunio		100% della Retribuzione	- art. 73 DPR 1124/65
Dal 1° al 3° giorno successivi (carezza)		<-> 60% della Retribuzione Media Giornaliera ultimi 15 giorni, per FS esclusa diaria con straordinario (*) Integrato al 100% come CCNL/AF Art. 27	- art. 73 DPR 1124/65
Dal 4° al 90° giorno	<-> 60% della Retribuzione Media Giornaliera ultimi 15 giorni	Integrazione al 100%, solo per le giornate lavorative. (*) Per FS sulla media delle competenze ultimi 3 mesi <Art. 27 CCNL/AF>	- art. 68 DPR 1124/65
Dal 91° giorno alla guarigione	<-> 75% della Retribuzione Media Giornaliera ultimi 15 giorni	Integrazione al 100%, solo per le giornate lavorative. (*) Per FS sulla media delle competenze ultimi 3 mesi <Art. 27 CCNL/AF>	- art. 68 DPR 1124/65
<-> Giorni di calendario (compresi sabati, domeniche e festivi)			
(*) In FS nel calcolo non vanno considerati: il lavoro straordinario; La trasferta; l'indennità di trasferimento e l'indennità di mobilità individuale.			

Domanda

Buongiorno, vorrei sapere se in caso di inidoneità temporanea, oltre alle competenze fisse, spetta anche qualche altra competenza (media delle competenze?) e con quale codice sono esposte nel cedolino. Grazie saluti.

macch. Fulvio Milinovich, pass. NII VR

Risposta

Dal quesito si presume che il collega sia destinato ad altre mansioni a causa di una temporanea inidoneità. In questo caso (a differenza di quanto accade per l'infortunio sul lavoro) non viene corrisposta alcuna indennità ad eccezione della parte fissa dello stipendio.

Purtroppo questo per i macchinisti è un fatto molto penalizzante, ancora di più ora che l'innalzamento dell'età pensionabile rischia di generare un esercito di inidonei. Nelle ultime bozze contrattuali qualcosa si è visto ma non basta.

Domanda

Vorrei portarvi all'attenzione di una situazione che si è venuta a creare con tutti (penso) gli assunti nel gruppo FS a partire dal 1 marzo 2006, giorno in cui è stato firmato l'accordo per l'apprendistato professionalizzante.

Nell'articolo 7 di tale accordo viene specificato che l'intero periodo di apprendistato è computato ai fini del passaggio al parametro retributivo superiore, nell'ambito del livello D. Quindi, passati sei anni dal giorno in cui siamo stati assunti dovrebbero riconoscerci il livello D1 (Come da CCNL 2003). E' giusto o è una errata interpretazione?

Ve lo chiedo perché chi è stato assunto a marzo e aprile 2006 è rimasto al livello D2...

Volete aiutarci a risolvere questo dilemma? Buona lotta, e buona fortuna.

macch. Giorgio Gaffarelli, cargo Bologna

Risposta

In virtù dell'accordo del 1-3-2006, l'apprendista viene inquadrato a un parametro inferiore, nel caso specifico l'E. Dopo i 18 mesi di inquadramento nel livello E si passa al D2 e parte il conteggio dei 6 anni per ottenere lo scatto al livello D1.

Nella proposta di rinnovo CCNL la revisione della classificazione professionale è già considerata definitiva. Tre nuovi sotto-livelli per il macchinista e bordo, B3, B2, B1.

All'assunzione parti col B3 e dopo quattro anni passi a B2 e dopo altri quattro a B1. Per i macchinisti e CT già in forza alla stipula del nuovo CCNL, che non hanno ancora raggiunto il D1 (d'ora in poi B1) si applica una formuletta per calcolare il nuovo valore del periodo che intercorre al passaggio del livello 1 (ovviamente si attenderà più tempo). L'anzianità maturata sarà valorizzata con la seguente formula:

n° mesi mancanti x pos.B1 = (n° mesi mancanti per par. B1 del livello di provenienza x n° mesi utili per passaggio a pos.retributiva B1)/ n° mesi per il passaggio al parametro B1 del livello di provenienza

Esempio: D2 dal 1.6.2009 Entrata in vigore nuovo CCNL dal 1.7.2011 = n° mesi per D1: 47 Passaggio da D2 a D1 = 72 mesi Passaggio da posizione 2 a posizione 1 = 96 mesi N° mesi mancanti = $47 \times 96 : 72 = 62,67 = 63$ mesi arrotondando per eccesso la frazione $> 0,5$

Se avete quesiti da porre alla redazione scrivete:

redazione@ancorainmarcia.it

STORIE dal SAT-OrSA Marche LA SETTIMANA ROSSA



Ricorre l'anniversario del grande sciopero generale indetto dal sindacato ferrovieri italiano (s.f.i.) il 9-10 giugno 1914, da cui scaturì una settimana di agitazione popolare.

In un momento alquanto duro per la classe lavoratrice ci piace mantenere vivo il ricordo e commemorare un evento, la c.d. "Settimana Rossa", che, partito da Ancona, sembrò avviare l'Italia verso una rivoluzione sociale.

Il conflitto sociale partì, dicevamo, proprio da Ancona, dove, durante un corteo antimilitarista (lungimiranti che avevano capito quale bagno di sangue sarebbe stata la prima guerra mondiale), la polizia regia aprì il fuoco sui manifestanti. I ferrovieri anconetani risposero insorgendo contro l'ordine costituito imperialista. riportiamo i commenti dell'epoca:

IL LAMONE, SETTIMANALE REPUBBLICANO: "Cosa sono mai le violenze che tanto vi spaventano e che tanto orrore vi destano, di fronte alla somma di violenze che voi, tutto il giorno, tutto l'anno, perpetrate sulla pelle della povera gente, che uccidete o fate uccidere, o che depredate colle vostre leggi?"

PIETRO NENNI, PADRE COSTITUENTE: "Furono sette giorni di febbre durante i quali la rivoluzione sembrò prendere consistenza di realtà, più per la vigliaccheria dei poteri centrali e dei conservatori che per l'urto che saliva dal basso... Per la prima volta forse in Italia colla adesione dei ferrovieri allo sciopero, tutta la vita della nazione era paralizzata"

CHE QUESTA RICORRENZA RAMMENTI A NOI TUTTI, CHE ABBIAMO EREDITATO QUEGLI IDEALI, QUANTO È INDISPENSABILE OGNI SFORZO PER UN'EMANCIPAZIONE OPERAIA CHE MIRI ALLA GIUSTIZIA SOCIALE ED AL RIFIUTO DI OGNI GUERRA IMPERIALISTICA.



Il giornale "Lucifero" esalta il glorioso sciopero dei Ferrovieri di 7 giorni partito da Ancona



Aforisma del mese

a cura di M. Badoni (RM)

«Loro mi ritengono pazzo perché non sono disposto a vendere i miei giorni in cambio di oro... e io ritengo loro pazzi perché pensano che i miei giorni possano avere un prezzo»

Kahlil Gibran (1883-1931)

Paola

Il collega **Rosano Vincenzo**, dal 6-6-2012 si gode la meritata pensione e ci invia il suo saluto:

"Colgo l'occasione per esprimere un mio augurio personale, a tutti i giovani ferrovieri assunti, auguro tutta la forza e la volontà che mamma ferrovia mia ha insegnato, facendola tramandare anche alle prossime generazioni, in una vita fatta da turni nei giorni festivi, notturni km e km macinati sulle rotaie."

Di macchinista

Al fischio sono partito, / col susseguirsi del botto della rotaia / ho camminato la mia vita, / a volte lenta a volte accelerata, / tra intemperie e gioie, / tra paesaggi e stagioni / maturando come / un frutto al sole.



Milano

I nostri più cari auguri a **Cosimo Fotia (MI cargo)** e a **Carlo Fasani (BS Trenord)** rispettivamente per le nascite di **Rebecca e Francesco**.



MonteSilvano: Venticinquennale del CoMU

L'OrSA Macchinisti Uniti ha organizzato questa ricorrenza invitando tanti macchinisti in pensione che dettero vita alle gloriose lotte del CoMU, come si vede c'erano **Moretti, Ordighi, Gallori, Galvani** e tanti altri ai quali tutti i macchinisti attivi hanno dato il loro ringraziamento per quelle lotte che ridettero prestigio e riconoscimenti alla nostra categoria.

Catanzaro Lido



Il Macchinista **Giorgio Carchidi**, classe 1954 D.M. N°2555 ha raggiunto il paraurti. (la meritata quiescenza). Un altro "ELEFANTE" va verso il meritato riposo, un altro del "ceppo storico del DL di Catanzaro lido è andato in pensione. Il collega **Franco B.**, una vita passata insieme, 22 anni di lavoro a DOPPIO Agente lo ricorda così:

A Giorgio

Gente che parte, gente che arriva; abbracci, lacrime e fazzoletti.

Rumore, fumo e saluti struggenti.

Di corsa, sui binari pieni di persone.

Persone che si lasciano, che si perdonano...

e persone, come noi, che, sui binari si sono trovate.

Forse è stato il caso, probabilmente la fortuna a volerci colleghi, compagni, amici fidati..

A regalarmi le risate più belle e sincere in quei locomotori logori e polverosi, dove il lavoro smetteva di essere lavoro e diventava un'occasione per crescere e imparare ad Affrontare la vita.

La bandierine verde al vento, un fischio e cominciava un nuovo viaggio; il treno partiva, e più la stazione rimaneva indietro, più io mi sentivo a casa; lontano dalle ansie e dai problemi, dalle angosce e dai dispiaceri che tu riuscivi ad alleviare anche solo coi silenzi.

Si perché a volte non servivano le parole per capire che qualcosa non andava, bastava essere semplicemente noi, con la nostra alchimia e quell'affinità che capita una sola volta nella vita di condividere con qualcuno.

Un'occhiata fuori dal finestrino per guardare quei paesaggi, sempre gli stessi, che hanno accompagnato le nostre giornate e che sono ancora là, immobili, con il sole e con la pioggia, proprio come me e te che neanche i mesi, la fatica e ora la pensione sono riusciti a separare.

Ventidue anni di confidenze, di lealtà e di fiducia, sicuramente più che una semplice amicizia..

Praticamente una vita, mia cara "Mantenuta"!

Come vedi, tutto questo tempo non è riuscito a cancellare il ricordo del nostro vissuto;

lo ha reso anzi sempre più vivo e presente ed è per questo che ti ringrazio, Johnny, per avermi supportato e sopportato... e per aver condiviso con me tutto, come un fratello.

Anche oggi che siamo qui a festeggiare la "FINE di un'avventura" percorsa con zelo e devozioni.

Non trovo parole più adatte per augurarti tutto il meglio che questo meritato riposo possa darti: "E si comincia"

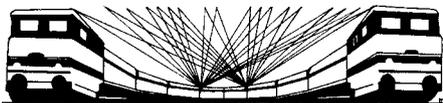
Milano

Si è spenta, a causa di un male incurabile, **Concetta Cestaro**, Tina per tutti, la signora del bar di Smistamento Centro.

Oltre che ad essere una perdita per i suoi cari, la Tina mancherà a tutti i ferrovieri di Smistamento, perché era una persona gentile e solare, e anche solo scambiare due chiacchiere con lei mentre facevi colazione era sicuramente un piacere.

Esprimiamo tutta la nostra vicinanza al marito della signora Tina, il nostro amico e collega **Antonio Ferraro**, ai figli **Alessandro e Salvatore** (anche loro nostri colleghi), e ai nipotini **Antonio, Michael e Giovanni**..

Matteo Mariani
Antonio Criscuolo



ancora IN MARCIA!

Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

UNA GRANDE.. GRANDE FESTA!

Sono stati circa 600 i partecipanti quest'anno al ritrovo nazionale di Pistoia.

Anche se i tempi che viviamo sono per i lavoratori e i pensionati molto bui, il ritrovarsi assieme in un clima di festa è sempre motivo di gioia e soddisfazione e un motivo in più per riaffermare il valore del lavoro e dei diritti conquistati nel passato con l'entusiasmo di tante lotte comuni. Erano arrivati da Bussoleno, da Trieste, da Palermo e anche con delegazioni numerose a cominciare da quella di Napoli (21) capeggiata da Avolio e per questo premiata con una speciale coppa.

La festa quest'anno, come è stato ben evidenziato prima di consegnare i tradizionali riconoscimenti ai neo pensionati, ai giornalisti "dalla schiena dritta" appositamente invitati, ai vincitori dei premi letterari e sportivi nonché le due promozioni Honoris Causa ai due personaggi ritenuti meritevoli (prof. Ruggeri ed il regista TV Colangeli), si basava su due significativi valori universali: la solidarietà e la pace.

Infatti la presenza alla festa della "Società di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo" (mutua da 135 anni) significa rilanciare i valori della solidarietà purtroppo oggi appiattiti dal liberismo basato sul profitto e sulla mercificazione della vita e della natura.

Come la presenza di "Emergency" ci rafforza i sentimenti e gli impegni, sempre insufficienti, contro ogni guerra per un mondo di pace.

All'arrivo del treno storico partito da Firenze e trainato da una stupenda locomotiva gruppo 685 che con i suoi 120 Km/h ha strapazzato le 12 moto (alcune del 1907) e le 5 auto d'epoca che avevano avuto l'ordine di sfidare il nostro treno, la banda del macchinista Pavesi ha intonato alcune musiche operaie da tempo inascoltate.

Poi il pranzo autogestito dai nostri 10 cuochi e le musiche del grande Sibani e del maestro Palumbo hanno completato una festa che è stata tanto bella da apparire irripetibile...

Comunque a tutti un arrivederci per l'anno prossimo!



dall'alto alcuni momenti della festa: l'arrivo della locomotiva 685, la banda che l'accoglie in stazione, la premiazione a Riccardo Antonini e in basso a destra il nostro Remigio Smaldone, a cui facciamo i migliori auguri per la meritata pensione, assieme all'ex segretario FIOM Giorgio Cremaschi