



Trasporti

Cronache ferroviarie 5

, 16/12/2010

EDITORIALE

Accordi

Nei giorni 11 e 17 novembre sono stati firmati, rispettivamente, gli accordi sui turni individuali

(IVU) per il PdM/PdB e sulla modifica degli equipaggi treno alla divisione Cargo di

Trenitalia

Il modus operandi non è cambiato

nemmeno questa volta. Vengono firmati accordi

che rivoluzionano la vita dei lavoratori

(stravolgendo il contratto collettivo di lavoro)

senza che questi siano interpellati in merito,

e quindi si cerca di convincerli che tutto sia

avvenuto nel loro interesse.

Dopo l'accordo del 15 maggio 2009,

con il quale è stato introdotto il famigerato

Agente Solo anche in Trenitalia e il c.d.

Fondo Bilaterale (anche se pare più unilaterale...),

i giorni 11 e 17 novembre del 2010

verranno ricordati dal personale viaggiante

ma non solo, come quelli in cui l'organizzazione

del lavoro è stata ulteriormente rivoluzionata.

Anche a loro insaputa.

Parliamo di:

- turni individuali (IVU Rail);
- agente unico/solo alla Cargo.

E come vuole il “teatrino”, ora bisogna

convincere i lavoratori (che dovranno subire

le conseguenze di questi accordi) che ciò è

necessario per sopravvivere alla crisi, che

servirà per mantenere dei posti di lavoro,

che oramai la concorrenza lo impone, ecc...

Ogni volta che si tratta di spremere il

sangue dai lavoratori, gli unici che realmente

pagano le conseguenze di anni di gestioni

fallimentari, si rispolvera la “favola della crisi

del settore” e quant'altro.

E senza possibilità di critica: c'è arrivata

notizia di rappresentanti sindacali che si sono

messi a ridere in faccia ai lavoratori (arrabbiati)

che hanno revocato loro la delega.

Intanto negli impianti stanno comparendo

spontaneamente volantini che esortano

i colleghi a fare la disdetta al sindacato,

almeno a quelli che si sono “macchiati” con

la firma degli accordi. Peccato che sia forse

troppo tardi.

Manuel Balbi

pag. 1 di 11

numero 5/2010

In questo numero:

LIBERO MERCATO3

Il monopolio si sgretola3

Il contratto collettivo di lavoro4

AZIENDA5

Nostra signora della sicurezza5

ACCORDI6

Oltre il danno, la beffa6

Cargo: firmato un disastroso accordo7

IVU8

pag. 2 di 11

scrivici a:

cronacheferroviarie@usb.it

PILLOLE

?Avevamo dato notizia

sul numero 3 di

Cronache ferroviarie

della recente sentenza

n. 20074/10 della

Corte Suprema di

Cassazione, con la

quale veniva ribadito il diritto per i lavoratori assunti

con Contratto Formazione e Lavoro di veder riconosciuta

l'anzianità maturata, qualora fossero stati confermati

con contratto a tempo indeterminato. Sorprendentemente

la Direzione Centrale Risorse Umane e

Organizzazione del Gruppo FS ha comunicato alle

OOSS la propria disponibilità nel valutare la possibilità

di regolarizzare le posizioni degli interessati, laddove

ne sussistano le condizioni (lettera del Direttore

DCRUO del 9 novembre 2010, prot. FSDCRUO\

A0011\P\2010\0000304, oggetto: Contratto

Formazione Lavoro). In ultima pagina troverete copia

del modulo da inviare all'amministrazione del personale per richiedere il riconoscimento di anzianità del periodo di CFL.

È datata 18 novembre 2010 la "lettera circolare in ordine alla approvazione delle indicazioni necessarie alla valutazione del rischio da stress lavoro-correlato di cui all'articolo 28, comma I-bis, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modifiche e integrazioni" con la quale la Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro ha approvato, alla riunione del 17 novembre, le necessarie indicazioni per la valutazione dello stress lavorocorrelato.

È particolarmente interessante un passaggio che recita: "In relazione alla valutazione dei fattori di contesto e di contenuto... occorre sentire i lavoratori e/o i RLS/RLST. Nelle aziende di maggiori dimensioni è possibile sentire un campione rappresentativo di lavoratori". Viene peraltro specificato che: "La data del 31 dicembre 2010, di decorrenza dell'obbligo previsto dall'articolo 28, comma 1-bis, del d.lgs. n. 81/2008, deve essere intesa come data di avvio delle attività di valutazione ai sensi delle presenti indicazioni

metodologiche”.

LIBERO MERCATO

Il monopolio si sgretola

Uno sguardo sulla liberalizzazione e sulla concorrenza nel settore ferroviario

La goccia cinese, come si sa, corrode

alfine anche la roccia più dura e quindi ecco

l'entrata in rete di altre compagnie private

che, dopo il settore merci, iniziano il servizio

perfino nel trasporto viaggiatori, andando a

ridimensionare, cammin facendo, il monopolio

del Gruppo FS.

A metà Novembre ha iniziato il trasporto

la compagnia Arenaways, in servizio tra

Torino e Milano, che ha immediatamente fatto

vedere la differenza della prestazione offerta

in termini di qualità, con la possibilità

addirittura di poter fare la spesa e di usufruire

del servizio di lavanderia, concedendo

anche l'opportunità di acquistare il biglietto

sul convoglio senza dovere alcuna soprattassa.

C

ome novità non c'è che dire anche

perché non sarà l'unica, in quanto è di pochi
giorni fa la notizia che la NTV, già concorrente
del gruppo per l'alta velocità, è prossima
a fare il suo ingresso su una tratta altamente
strategica, quella che congiunge
Roma all'aeroporto di Fiumicino.

Il piatto è ghiotto e la direttrice fortemente
remunerativa, si parla del 40% degli
introiti complessivi della bigliettazione del
trasporto regionale del Lazio, per cui, al solo
fine di migliorare il servizio, in termini di
tracce orarie offerte, è stata ventilata l'ipotesi
di un piano di intervento alternativo di
mobilità tra la città dei Cesari e lo scalo aereo.

Niente di scritto per il momento, ma a
quanto si dice a mezza bocca, perché è
questione di soldi e neanche pochi, come
abbiamo già detto, e questi eccitano molto
le cupidigie, si tratterebbe di un'alternativa
possibile nelle ore di assenza della prestazione
già esistente.

D'altronde pensare ad un rafforzamento

dei treni in orari caldi è facilmente pronosticabile,
poi, però, andrebbe realizzato, di fatto,
e non a parole su una linea neppure dedicata,
insistendo sulla stessa i treni pendolari
provenienti da Orte, Poggio Mirteto e Fara
Sabina, a meno che qualcuno, disancorato
da ogni riferimento reale, non voglia fare
spazio, rarefacendo proprio il servizio locale,
ora distanziato di 15 minuti.

Quest'ultima possibilità, per altro, non è
neppure remota in quanto i conti della regione
tendono pericolosamente al rosso
profondo, quindi saranno necessari dei tagli
già ipotizzati, guarda la sincronia, proprio
nel contratto di trasporto, in tal modo lo spazio
si creerebbe automaticamente.

I nomi che stanno dando corpo a questa
idea, tra l'altro, non sono nemmeno degli
sconosciuti, ed in testa a tutti rimane il sindaco
capitolino, il quale continua a ripetere
che il problema di questo collegamento va'
risolto presto, soprattutto in vista dell'ampliamento

dell'infrastruttura aeroportuale, sul quale fa grande affidamento la nostra compagnia di bandiera, forse anche perché i suoi conti non sono quelli che si dicono.

Con il prossimo anno se ne riparlerà in termini di effettuazione ed allora potremo apprezzare, in gestione, il progetto preparato, sperando sempre in un'equità dello stesso circa le necessità dei numerosi pendolari che usufruiscono quotidianamente di questo servizio, più necessario che utile, del quale

pag. 3 di 11

non si può più fare a meno constatata l'affluenza derivante da un bacino di utenza estremamente popoloso, e poi specialmente in politica, bisogna conquistarsi il favore del pubblico, e togliere una preziosa opportunità di mobilità sarebbe un pessimo biglietto da visita.

Pertanto, mentre l'immaginario pubblico già dilaga, come ferrovieri staremo molto attenti a qualsiasi iniziativa, che porterà miglioramenti

a largo spettro, perché in mancanza di ciò i problemi aumenterebbero in maniera esponenziale e di seguito ogni soluzione diventerebbe difficile se non impossibile.

GdT

Il contratto collettivo di lavoro

Chiariamo alcuni aspetti - forse poco noti ai più - sul come venga normato il rapporto di lavoro

tra i prestatori e il datore mediante l'utilizzo dei contratti collettivi di lavoro

Il contratto collettivo di lavoro è quell'accordo

tra un datore di lavoro, o un

gruppo di datori di lavoro, ed una o più organizzazione

di lavoratori (OO.SS.), con lo

scopo di stabilire il trattamento minimo e le

condizioni di lavoro alle quali dovranno

conformarsi i singoli contratti individuali stipulati

con i prestatori di lavoro, al fine di

evitare una concorrenza tra i lavoratori di

diverse aziende (il c.d. dumping salariale)

e le imprese.

Attualmente il contratto collettivo è un

c.d. contratto di diritto comune, il quale ha

efficacia limitatamente ai soci iscritti alle

organizzazioni stipulanti lo stesso (v. libro IV del cod. civ.). Ogni lavoratore, pertanto, viene assunto con un contratto individuale, nel quale spesso si fa esplicito riferimento ai contratti collettivi di settore per ogni eventuale norma non contenuta nel contratto stesso. In pratica ogni lavoratore ha il proprio contratto di lavoro, redatto in forma scritta, dove vengono specificate le norme che disciplinano gli aspetti che non compaiono nel contratto stesso.

Qualcuno più attento ora si chiederà per quale motivo i CCNL (Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, ndr) vengano applicati dunque a tutti i lavoratori, anche ai non iscritti ai sindacati, dal momento che s'è appena detto che questi vincolano esclusivamente gli iscritti alle associazioni stipulanti.

Bene, le motivazioni sono principalmente due.

In primo luogo, come abbiamo già evidenziato, nei singoli contratti di lavoro (il

c.d. contratto di assunzione) generalmente
si fa esplicito riferimento al CCNL di categoria
o di settore. Pertanto il rispetto alla
normativa contenuta nei CCNL deriva dall'obbligo
imposto con il contratto individuale
(di assunzione).

In secondo luogo la Suprema Corte di
Cassazione ha riconosciuto, in alcune sentenze,
che il datore di lavoro iscritto all'associazione
stipulante dei contratti collettivi
(p. es.: Agens, Federtrasporto, ecc.) sia
comunque tenuto al rispetto del contratto di
diritto comune anche nei confronti dei lavoratori
dipendenti non iscritti alle contrapposte
associazioni stipulanti (le OO.SS.).

Bisogna inoltre ricordare che la Cassazione
ha riconosciuto l'applicabilità dei
contratti collettivi anche qualora vi sia stata

pag. 4 di 11

una implicita ricezione degli stessi, mediante
una spontanea applicazione di numerose
e significative clausole.

Tutti questi meccanismi molto complicati
sarebbero tuttavia inutili qualora il legislatore
volesse dare applicazione all'ultimo
comma dell'art. 39 della Costituzione della
Repubblica Italiana, il quale recita: «I sindacati
registrati hanno personalità giuridica.

Possono, rappresentati unitariamente
in proporzione dei loro iscritti, stipulare
contratti collettivi di lavoro con efficacia
obbligatoria per tutti gli appartenenti alle
categorie alle quali il contratto si riferisce.».

In base a questo articolo della Costituzione,
ai contratti collettivi di lavoro verrebbe
attribuita efficacia di norma giuridica, quindi
obbligatoria per tutti.

Purtroppo questo articolo propone alcune
problematiche applicative che risulterebbero
risolvibili solamente con una legge
di esecuzione, la quale, ad oggi, non risulta
voluta né dal legislatore, né dalle forze politiche,
né dalle associazioni dei lavoratori
(quanti avrebbero bisogno del sindacato,

se i contratti collettivi avessero valenza di legge?). Figuriamoci se una tale legge sarebbe ben vista dalle associazioni dei datori di lavoro!

Risulta evidente come la famosa 'clausola sociale', tanto sbandierata a destra e a manca, in realtà sia uno specchio per le allodole, in quanto basterebbe voler applicare la Carta Costituzionale per risolvere, almeno, i problemi di dumping salariale tra le varie aziende operanti nel medesimo settore, stroncando sul nascere ogni pretesto di aumento dei carichi di lavoro giustificabili, attualmente, dalla concorrenza. Chiunque voglia approfondire l'argomento troverà nei testi di diritto sul lavoro una valida fonte, in particolare in: F. DEL GIUDICE - F. MARIANI - F. IZZO, Diritto del Lavoro, Edizioni Giuridiche Simoni, 2005.

Manuel Balbi

AZIENDA

Nostra signora della sicurezza

Riflessioni sulla sempre più folta "Protezione Aziendale"

Un apparato così capillare è una questione

di altri tempi e soprattutto tipico di altre

società.

Eppure l'A.D. del gruppo FS ha modellato,

nel tempo, una struttura di intelligence

interna che dovrebbe andare a coadiuvare

la gestione della Polizia di Stato, sebbene

questa abbia già un dipartimento specifico

per le esigenze della sicurezza ferroviaria.

Quindi l'idea innovativa della mente di

Villa Patrizi è una componente del sistema

della quale non si è compreso bene la vera

utilità, in quanto un compito specifico vero e

proprio, in termini di contratto collettivo nazionale

al quale sono assoggettati anche gli

appartenenti a questo organismo, non sembra

esserci o, meglio, non sembra sia stato

negoziato con nessuno, neppure con gli

amici più fidati, quelli con la penna in mano

sempre pronti a firmare tutto quanto è apparecchiato

dalla parte datoriale, per poi andare,

subito dopo, a mettersi con i piedi sotto

al tavolo.

pag. 5 di 11

Non volendo equivocare e nella costante

ricerca del filo delle cose, i ferrovieri restano

in una incerta situazione di stallo, non

comprendendo bene come interfacciarsi con

questa struttura ramificata all'interno dell'organismo

aziendale, per cui le domande sorgono

istintivamente, non potendo alcuno

conoscere quale è il limite d'intervento di

quanti si presentano con una tessera d'appartenenza

a questa, come chiamarla, polizia

aziendale?

Allora il quesito resta e continua ad

alleggiare nell'aria, anche perché i rappresentanti

di questa intelligence nostrana sono

dei lavoratori come gli altri, con le qualifiche

più disparate e per ciò, che non rappresenta

una inezia, non si riescono a comprendere

neppure i rapporti gerarchici.

Non è neppure da sottovalutare la forza

presente di questa armata sul territorio nazionale,
potendosi contare circa 500 unità,
un volume di persone eccessivo in rapporto
all'esiguità del restante personale, con un
costo non del tutto secondario di circa 20
milioni di euro annui, senza rendicontare le
spese di gestione, delle attrezzature informatiche
e di quant'altro ancora.

La cosa più curiosa resta comunque la
lievitazione naturale di questa pianta organica,
accompagnata come a dire da un senso
di presagio, mentre in altri settori i tagli del
personale sembrano non volersi arrestare
come a significare che, in termini di produzione,
rendono di più questi agenti dei macchinisti
o dei dirigenti movimento.

Allora questa security serve a qualcos'altro,
ma il fine istitutivo non è dato di saperlo
a nessuno, se non ai pochi che ruotano
intorno ad una struttura centralizzata, incentrata
su degli ex ufficiali della guardia di
finanza passati alle dipendenze del gruppo.

A tutt'oggi ancora non si respira un clima di sospetti pesante, ma in generale si avverte una motivata vaghezza leziosa, mentre per il futuro le domande restano sospese ed all'orizzonte non si vede nessuno che mostri la benché minima intenzione di dare spiegazioni che, alla massa critica dei nostri colleghi, sembrano certamente dovute, dovendosi questi, al contrario, misurarsi con dei silenzi che sanno di oscuro.

Segreteria Regionale Lazio USB

ACCORDI

Oltre il danno, la beffa

Hanno firmato il premio di risultato per gli anni 2007, 2008 e 2009, la modifica degli equipaggi

e delle mansioni per i lavoratori della Cargo di Trenitalia e la sperimentazione (che sa tanto di assuefazione) di IVU Rail

Hanno firmato tutto ed hanno firmato

tutti, fatta eccezione per un'organizzazione

solita a pause di riflessioni.

Quel che conta, tuttavia, è che adesso

è stato sottoscritto l'accordo sul premio di

risultato con grande soddisfazione dei partecipanti

al tavolo e grande delusione dei
diretti interessati, i lavoratori, che hanno
atteso per tre anni un diritto pecuniario
sempre rimasto in sospeso e messo costantemente
in dubbio da una dirigenza arrogante
e da un fronte sindacale concertativo
condiscendente, ed ora liquidato grazie
al grosso favore regalato all'azienda

pag. 6 di 11

per la Divisione Cargo, con il tecnico polivalente
posto in pianta come secondo
agente di macchina, concessione che
comporterà un taglio di ulteriori 3.000 posti
di lavoro.

Per il premio comunque, dobbiamo
registrare una decurtazione media pro-capite
di quasi 500 euro della triennalità
2007-2009, mentre per i premi del 2010 e
del 2011, liquidabili dopo la consulenza di
un commercialista considerata la formula
per il calcolo, dovremo aspettare giugno
2012, grazie ad un nuovo accordo capestro

firmato in coincidenza di questa lauta

elargizione, ed allora campa cavallo.

Adesso, in piedi, resta la questione

contrattuale della mobilità, da noi criticata

sin dal varo di questa idea della quale non

comprendiamo bene l'utilità se non in termini

di concertazione, e chissà se il prossimo

sciopero confederale, fissato per dicembre,

dopo essere stato già rinviato due

volte, avrà un seguito, essendoci in ballo

gli aumenti salariali dal gennaio 2009 per

noi ferrovieri, dei quali nessuno parla più,

per una naturale tendenza alla rimozione,

che fa sempre troppo comodo a chi, dirigente

o sindacalista di blasone, si sente il

padrone dell'azienda.

In tal maniera il personale resterà in

lista di attesa, sperando di non ricevere solo

briciole, come per il premio di risultato,

ed allora poi, trascinando il proprio malcontento

con l'intento di ricostruire il derma del

consenso, hai voglia a fare scioperi, sempre

che qualcuno manifesti l'intenzione di
proclamarli, ma con ben due accordi sottoscritti
in breve tempo, a chi interesserà fare
questo passo?

Quindi attendiamo l'epilogo della prossima
messa in scena che vedrà i lavoratori,
soggetti deboli della contrattazione, beffati
un'altra volta dalle regole di ingaggio di
una concertazione di basso profilo, rimanendo
noi sempre pronti a ricrederci, pubblicando
la nostra ammenda da queste pagine,
se qualcuno con la schiena dritta,
una volta tanto, sarà in grado di smentirci
con i fatti.

Nel frattempo con lo stesso accordo
del 2 novembre u.s. si sono sottoscritte
anche le nuove assunzioni nella manutenzione
e nel personale di bordo, una buona
nuova certamente, a meno di non dover
constatare, a posteriori, gli effetti negativi di
un'innaturale selezione del lavoro, favorita
da chi ha interessi intrecciati nel gruppo

restando, per tale opportunità, sempre

pronto a mettere le mani nel sacco finché

c'è da prendere.

Segreteria Regionale Lazio USB

Cargo: firmato un disastroso accordo

Il 17 novembre 2010 è stato sottoscritto un accordo tra FS, Trenitalia e Federtrasporto/Agens

da un lato, e CGIL, CISL, UIL, FAST e UGL dall'altro, riguardante la Divisione Cargo

Ferrovieri!

Tutta la trattativa è stata condotta dai

sindacati senza consultare preventivamente

i lavoratori, anzi senza nemmeno informarli

dei contenuti di ciò che si stava discutendo.

Dal verbale di accordo risulta evidente

che è stato compiuto un altro passo verso

pag. 7 di 11

il peggioramento delle condizioni di lavoro

dei ferrovieri e verso lo sfascio definitivo

della Cargo; infatti:

- è prevista un enorme riduzione degli

organici attraverso gli esuberanti;

- si intende creare una nuova figura

professionale, quella del "Tecnico Polifunzionale

Cargo”, caricando sul personale

che oggi opera nella manovre, nella verifica

e nella formazione treno tutte queste

funzioni;

- si prevedono equipaggi macchina

chiamati “misti”, ma in realtà ad agente

unico, con un macchinista e un tecnico

polifunzionale;

- sui treni in cui lavoreranno ancora in

due, peggiorano le condizioni dei macchinisti:

cumulo di mansioni (aggancio,

sgancio, verifica, e anche fanali, formazione

treno), abbattimento dei limiti di

condotta, introduzione delle flessibilità;

- si cerca di addolcire la pillola per i

tecnici polifunzionali e per i macchinisti

corrispondendo della indennità assolutamente

irrilevanti, mentre nessun tipo di

compenso economico potrà mai compensare

i disagi che vengono creati e la perdita

di posti di lavoro;

- si prosciugherà il fondo bilaterale, e

quindi non resterà niente per i ferrovieri

che rimarranno in servizio, che pure hanno

contribuito alla sua creazione;

- si riduce ulteriormente la Cargo, con

tutte le conseguenze di natura occupazionale,

economica ed ambientale per il

nostro Paese.

Ferrovieri!

Non possiamo accettare tutto questo,

è ora di finirla di subire lo sfascio di Trenitalia

e della Cargo e di vedere arretrare le

nostre condizioni di lavoro e anche di vita!

Non c'è tempo da perdere! È indispensabile

che tutti i ferrovieri e tutte le

forze sindacali che non intendono accettare

questo ennesimo attacco si uniscano

per mettere in campo delle azioni forti ed

efficaci!

USB Settore Trasporto Ferroviario Lombardia e

Comitato Unitario Ferrovieri

IVU

Resoconto dell'evento, molto sponsorizzato, del 29 novembre a Roma "contro" il sistema di

turnazione individuale per il PdM/PdB che Trenitalia sta già sperimentando sui turni di

Frecciarossa e Frecciargento a Roma S. Lorenzo

Stipate nella sala del bar Convoglia a

Roma Termini, più di 200 persone, hanno

partecipato all'Evento (così era stato definito

dagli organizzatori) dedicato alla possibilità

di respingere il progetto aziendale legato

alla creazione di turni individuali in sostituzione

di quelli collettivi oggi vigenti.

Il gruppo promotore, per estrazione e

per tessera legato alla Filt-CGIL, ha tenuto

a precisare che la loro iniziativa era da ritenersi

fuori dall'orbita delle Segreterie;

anzi: l'obiettivo dell'evento doveva essere

quello di portare alle Segreterie stesse un

elenco di motivi da sbattere sul tavolo di

trattativa legato a questo argomento.

Questa la premessa. E visto chi ci

metteva la faccia, macchinisti e capitreno

in servizio continuo sui treni e quindi non

pag. 8 di 11

distaccati o pezzi di apparato, la gente ha

risposto all'invito e si è dimostrata attenta a raccogliere la proposta.

Quindi l'attesa di molti dei presenti, e soprattutto dei molti giovani, era verso qualcosa di "diverso" rispetto a quello che già conoscevano. Soprattutto si sentiva l'idea che si sarebbe partecipato a un "evento" dove, in molti, si sarebbe detto cosa si pensava del progetto IVU e di quello che si vive oggi lavorando sui treni, macchinisti o capitreno che dir si voglia.

Le vicende hanno avuto però uno sviluppo diverso.

Giova ricordare alcuni passaggi della vicenda: contro IVU è stata subito contagiosa la sensazione che stesse arrivando l'ennesima fregatura già da luglio quando, dai depositi dove era partita la sperimentazione, arrivavano report dei macchinisti che sarebbero poi sfociati in una denuncia da parte dell'OrSA Toscana nei confronti della TMR Toscana.

Questo passaggio è fondamentale: infatti al momento di stringere sulla vertenza legale è saltato fuori un documento firmato dalle OO.SS. confederali più Ugl che avallavano la sperimentazione e che quindi davano una copertura all'iniziativa aziendale. Chiaro quindi dove vedere gli "amici" e i "nemici".

L'altro elemento di stridore era contenuto in alcune pieghe della premessa stessa: IVU ormai è cosa fatta quindi possiamo solo cercare di contenerlo. Anzi: rimaniamo all'interno delle OO.SS. che trattano e stanno ai tavoli (anziché revocare le deleghe e fare disdette in massa) perché sapremo condizionare l'esito dei lavori.

Visto in questo modo sembra un po' meno Evento ma piuttosto un film già visto.

A questo dobbiamo aggiungere la spinta di rivalsa di OrSA che, con il nervo scoperto (giustamente) per lo scacco subito in Toscana per le malefatte delle altre

OO.SS., è calata in massa e ha schierato tutti i suoi rappresentanti di grido fra gli oratori. La kermesse, agli occhi di molti giovani presenti, a questo punto sembrava meno “evento” e molto “riunione sindacale”.

E già su questo ci sarebbe molto da discutere, soprattutto fra i più “vecchi”, per capire dove si sbaglia quando non si riesce a coinvolgere i “giovani” e si liquida tutto con un “non gliene frega niente” o peggio ancora “tanto sono loro che rimangono qui dentro altri 30 anni”. Forse si dovrebbe parlare meno e ascoltare di più? Affronteremo questo argomento un'altra volta.

Personalmente ho avanzato una proposta che riguarderà l'attività di USB su scala nazionale: una denuncia sulla mancata fruizione del riposo individuale del personale di macchina e bordo dovuta al computo in ore, anziché in giornate, così come in essere dal 2003. Questo perché con IVU sicuramente si metterà in crisi il

sistema del computo delle ore di riposo e si
avranno gravi peggioramenti rispetto all'esistente.

Esistente che, a detta di chi ha
sviluppato simulazioni e calcoli di verifica,
non garantisce oggi la fruizione del riposo
così come previsto dal contratto vigente.

Figurarsi domani.

Altra proposta interessante, avanzata
da Dante De Angelis, quella di chiedere un
referendum fra i lavoratori (macchinisti e
capitreno) per verificare l'argomento.

Ma l'Evento si è inceppato con il tentativo
di porre alla discussione un documento,
già preparato dagli organizzatori, e che
è stato stigmatizzato da una parte dei prepag.

9 di 11

senti come tentativo di veicolare l'assemblea
verso lidi già assegnati.

Dall'altra, a detta di altri, un'organizzazione
(scegliete voi quale) ha cercato di
mettere il capello sull'assise.

Si avvicina la fine dell'anno e dell'ultimo

giorno utile per revocare la delega: sui
siti e nelle corrispondenze via e-mail sono
già comparsi i moduli per fare disdette e
questo potrebbe non far dormire sonni
tranquilli a chi ha la coscienza sporca.

Comunque si parla già di un nuovo
Evento.

Roberto Testa

pag. 10 di 11

Siamo una giovane newsletter ed esistiamo
solo da pochi numeri, ma siamo
attenti alle “grida” che giungono da fuori
e da testate storiche come la rivista dei
macchinisti Ancora In Marcia.

Riproponiamo qui a lato il volantino che
è stato prodotto dai colleghi del macchina
a proposito dell’attuale situazione
di rappresentanza sindacale.

Spett.le

p.c.

00161 - Roma

Impianto _____

Oggetto: riconoscimento dell'anzianità maturata durante il periodo di CFL

Il sottoscritto/a _____ nato/a a

il ___/___/_____ C.F. _____ residente in

attualmente in servizio presso

_____ 2

Premesso che:

• in data ___/___/_____ è stato assunto con contratto di formazione e lavoro (CFL) con la
qualifica di

_____ presso
_____;

• in data ___/___/_____ il contratto di formazione e lavoro è stato trasformato in contratto a
tempo indeterminato

- all'atto della conversione la società datrice di lavoro ha computato il periodo di formazione
e

lavoro ai soli fini giuridici e non ai fini economici;

• in data ___/___/_____, ha inviato lettera raccomandata per ottenere il riconoscimento ad
ogni fine del

contratto di formazione e lavoro³;

Chiede:

il riconoscimento del periodo del contratto di formazione e lavoro ai fini della maturazione
degli aumenti

periodici di anzianità e dei passaggi automatici di classe di cui al CCNL, con ogni
conseguenza sulle competenze

retributive ed accessorie e sulla contribuzione di legge, come peraltro riconosciuto anche dalla

sentenza n. 20074/2010 resa dalla Corte di Cassazione a Sezioni Riunite e depositata in data 23/09/2010

e come indicato dalla L. 863/1984.

Valga la presente anche ai fini dell'interruzione della prescrizione del diritto vantato.

Firma del dipendente _____ Luogo, data

1 inserire la propria Azienda d'appartenenza (RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., ecc.) - da inviare tramite Raccomandata A.R. o protocollo

di impianto da cui risulti evidente la data di invio e quella di ricevimento da parte delle imprese

2 indicare la struttura alla quale si appartiene

3 solo per coloro che avessero già inviato le lettere per interrompere la prescrizione, in caso contrario depernare la voce