

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 comparando 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



In questo numero:

LIBERO MERCATO	3
Il monopolio si sgretola	3
Il contratto collettivo di lavoro	4
AZIENDA	5
Nostra signora della sicurezza	5
ACCORDI	6
Oltre il danno, la beffa	6
Cargo: firmato un disastroso accordo	7
IVU	8

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. FS-DCRUOA0011\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 lavoro-correlato. 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".

Uno sguardo sulla liberalizzazione e sulla concorrenza nel settore ferroviario

La goccia cinese, come si sa, corrode infine 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.

Come 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 riparerà 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

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 at-

tenti 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 organizzazioni 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 Colletti-*

vi Nazionali di Lavoro, nda) 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

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.

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 aleggiare 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 qualcosa'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 fanno 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

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 infor-

marli dei contenuti di ciò che si stava discutendo.

Dal verbale di accordo risulta evidente che è stato compiuto un altro passo verso

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 esuberi;
- 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 compen-

sare 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



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

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 pre-

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

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 macchinista a proposito dell'attuale situazione di rappresentanza sindacale.

di rappresentanza sindacale
a proposito dell'attuale situazione
è stato prodotto dai colleghi del mac-



ancora IN MARCIA!

Rivista autogestita dei macchinisti dal 1908

IGNOBILI SINDACALISTI ... ? MA LA LEGGE NON E' UGUALE PER TUTTI?

- HANNO LIMITATO PER SETTE MESI IL DIRITTO DI SCIOPERO SUL CCNL
- HANNO SOTTOSCRITTO L'AGENTE SOLO E APERTO ALL'IVU
- HANNO DIMEZZATO I MACCHINISTI
- HANNO SOTTOSCRITTO IL "POLIFUNZIONALE"
(un lavoratore dovrà lavorare per quelli che mancano...)
- NON HANNO OSTACOLATO LO SMANTELLAMENTO DELLA "CARGO"
- HANNO SOTTOSCRITTO IL FONDO CHE PREVEDE LA DRASTICA RIDUZIONE DEI FERROVIERI

... ma quando si sono accorti che il fondo prevedeva una "formula obbligatoria" per mandare i lavoratori a casa, di poter essere trasferiti od utilizzati in altre mansioni hanno subito sottoscritto

"IL LODO SINDACALE"

che prevede, per gli RSU e tutti i membri degli organismi direttivi dei sindacati firmatari dell'accordo, la NON OBBLIGARIETÀ DI QUESTE REGOLE

VERGOGNA - VERGOGNA !

**UNIAMO LE NOSTRE FORZE
E ABBONATEVI AD "ancora IN MARCIA!"**

(tel. 055.486838 e-mail: redazione@ancorainmarcia.it)



(tel. 055.486838 e-mail: redazione@ancorainmarcia.it)

E ABBONATEVI AD "ancora IN MARCIA!"
UNIAMO LE NOSTRE FORZE

Spett.le _____¹

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

p.c. 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 depennare la voce