

A seguito delle procedure di raffreddamento già attivate a dicembre 2013, e dopo due azioni di SCIOPERO di 24 ore con un'adesione altissima (14 e 15 aprile – 10 11 12 e 13 luglio)

TERZO SCIOPERO NAZIONALE

~~Per il trasporto Merci dalle 21 di giov. 18 alle 21 di ven. 19 settembre~~ **REVOCATO!**

Per il trasporto Viaggiatori dalle 21 di sab. 20 alle 21 di dom. 21 settembre

PENSIONI

Obiettivo irrinunciabile da perseguire è il limite dei 58 anni, esteso anche agli assunti dopo il 2000 e di tutte le imprese ferroviarie, nonché l'adeguamento – rispetto a tale limite – del coefficiente di calcolo del sistema contributivo in funzione della minore aspettativa di vita, così da maturare un assegno pensionistico adeguato.

ORARIO DI LAVORO

I limiti di utilizzazione del lavoratore, così come i riposi e gli altri aspetti pregnanti dell'orario di lavoro devono essere sottratti all'attuale sistema di contrattazione e regolati da una legge specifica. Riteniamo che sia l'unico modo per contrastare il continuo peggioramento delle condizioni di lavoro (determinato da aziende e sindacati) e per consentirci di arrivare sani (forse) alla pensione.

RIORDINO NORMATIVO

Contro un sistema fatto di continui aggiornamenti dei testi regolamentari che genera confusione e insicurezza. Contro il ridimensionamento del ruolo del Capotreno e il sovraccarico di responsabilità sul ruolo del Macchinista che a partire dal 25 giugno e con il beneplacito delle OO.SS. (preoccupate di salvare le apparenze per non perdere consenso), ha eliminato "de facto" i doppi controlli abbassando gli standard di sicurezza.

Inutile ribadire l'importanza della riuscita di questa nuova astensione dal lavoro, soprattutto in questo momento di silenzio assordante da parte del fronte sindacale firmatario (di tutto), interessato a fare spot ed annunci lamentando i problemi che, a ben vedere, sono stati creati in larga misura dagli accordi che lo stesso ha prima sottoscritto!!!

A 2 anni dall'entrata in vigore della Legge Fornero e stante l'assoluto silenzio di tutte le OO.SS., come neonata organizzazione abbiamo iniziato questo percorso in completa solitudine, convinti che una lotta per una riforma pensionistica più equa debba assolutamente andare di pari passo ad un percorso di miglioramento delle condizioni di lavoro, pesantemente stravolte ed aggravate dagli ultimi rinnovi contrattuali. Ad obiettivi comuni possono corrispondere percorsi comuni, il tutto nella massima chiarezza nei confronti dei lavoratori. Noi abbiamo scelto da che parte stare proprio perché in primo luogo siamo lavoratori! Riteniamo non ci siano spazi per altri ragionamenti. Solo i lavoratori possono riprendersi i diritti che la politica, le imprese e i sindacati di potere hanno sacrificato sull'altare della crisi economica. La più importante forma di rimostranza collettiva resta lo sciopero. Non ci sono intermediari ai quali affidare possibili soluzioni. Solo chi lavora è in grado di rappresentare chi lavora.

La mobilitazione del CAT prosegue.

Auspichiamo, come d'altra parte l'importanza dei temi vorrebbe, un'altra grande risposta dei lavoratori, un'altra grande partecipazione.

Di pari passo, auspichiamo ulteriori adesioni alla nostra Associazione.

Per modificare questo stato di cose abbiamo bisogno di tutti voi.

PENSIONI

Siamo fermamente convinti che sia irrinunciabile per i ferrovieri (non solo quelli assunti in FSI), ripristinare **per lo meno** le norme pensionistiche esistenti prima della riforma introdotta dalla Legge Fornero, che fra l'altro andrebbe certamente rivista in modo integrale. La politica fino ad oggi non ci ha dato alcuna risposta se non quella di nascondersi dietro un ipotetico "errore" nella trascrizione della legge relativamente agli "armonizzandi", errore oltretutto mai ammesso ufficialmente a mezzo stampa.

I ferrovieri non possono più aspettare!!! Le liberalizzazioni, le applicazioni delle normative europee e l'aggravio delle condizioni di lavoro degli ultimi rinnovi contrattuali hanno fatto danni irreparabili per la vita dei lavoratori. Ritmi di lavoro sempre più insostenibili, con sempre maggiori rischi per la salute e la quasi certezza di non poter mantenere l'idoneità alla mansione per l'intera vita lavorativa, sono andati di pari passo con un innalzamento dell'età pensionabile di ben 9 anni, a fronte di un'aspettativa di vita nettamente più bassa della media nazionale. Un paradosso tutto italiano, assurdo ed inaccettabile. Quello che vogliamo, è arrivare alla pensione ad un'età adeguata, possibilmente in salute e con assegno pensionistico adeguato, così da poterla godere con la dignità che spetta ad ogni "cittadino", al termine di una vita di lavoro.

Per questo la vertenza non potrà fermarsi con un'ipotetica "correzione dell'errore"!!! Già prima dell'entrata in vigore della Legge Fornero vi era in atto una macroscopica iniquità normativa con due regimi pensionistici diversi, da un lato Macchinisti Capitreño e Manovratori di FSI assunti prima di aprile 2000, che beneficiavano del regime previsto per il fondo speciale FS, dall'altro i colleghi più giovani e quelli delle altre imprese, esclusi da ogni beneficio e soggetti alla disciplina generale. Un altro inaccettabile paradosso. Inoltre siamo convinti che la sola "correzione dell'errore" con l'inserimento tra gli "armonizzandi", non sia di per se garanzia sufficiente a ristabilire



adeguate condizioni pensionistiche, in quanto ciò non è garanzia di ottenere il limite di età da noi auspicato (**ricordiamo che nella maggior parte dei paesi europei queste categorie di lavoratori vanno in pensione anche prima dei 58 anni**). Vi è in più la questione del coefficiente di calcolo del sistema contributivo, che interesserà in breve tempo tutti i lavoratori. Se si va in pensione con un limite di età anticipato (per via della più bassa aspettativa di vita), è necessario adeguare il coefficiente di calcolo ai reali anni di contribuzione.

QUESTI SONO I NOSTRI OBIETTIVI

L'ultimo – in ordine di tempo – intervento del Ministro Poletti con il maxi emendamento, dimostra ancora una volta, che in seno al governo continuano a prevalere esclusivamente logiche di carattere economico. La volontà manifestata di capire e risolvere un problema di tale portata, sinora è stata fatta solo di parole. Più che mai è necessaria una forte mobilitazione.

Al governo diciamo: "basta con le scuse e basta con i rinvii". L'ingiustizia è palese e va sanata. Il problema pensioni è strettamente connesso con la nostra salute e la sicurezza dei nostri treni e va affrontato in via prioritaria.

ORARIO DI LAVORO

Il secondo punto della nostra vertenza, strettamente correlato al primo, è l'orario di lavoro.

Non si può pensare che una volta riportato sul giusto binario il sistema pensionistico si possa lavorare per anni con le attuali norme senza ripercussioni: riposi fuori residenza di poco più di 5 ore effettive, sequenze di alzate alle 4, anche a seguito di due notti, che arrivano a due sestine consecutive, impossibilità di "staccare" dalla condotta/scorta per un tempo congruo a farci espletare il resto del servizio in serena sicurezza, sono solo alcuni esempi di aspetti dell'attuale quadro normativo che NON POSSONO fisicamente essere sopportati e che DEVONO ESSERE CAMBIATI.

Alla luce delle già insostenibili attuali condizioni lavorative, sono allarmanti i segnali che arrivano dai percorsi di liberalizzazione intrapresi o in via di definizione; la situazione di Cargo (destinata alla fuoriuscita da Trenitalia per confluire in una nuova società che accorperà tutte le imprese merci del gruppo) o delle gare d'appalto nel TPL, destinate ad essere estese alla gran parte delle regioni d'Italia.

Quali tutele dovrebbero aspettarsi i lavoratori? A quale scempio contrattuale andremo incontro, se non saranno stipulate clausole stringenti in materia di orario di lavoro?

Da oltre 10 anni (CCNL 2003) è in atto un metodico processo di disgregazione dei diritti dei lavoratori, nel quale aziende e sindacati sono entrambi responsabili. I sindacati hanno consapevolmente consentito, non solo che fossero introdotti tutti i peggioramenti normativi sull'orario di lavoro ma anche e soprattutto favorito lo smantellamento del preesistente sistema di relazioni industriali, basato sull'obbligo della contrattazione e il futuro si prospetta ancora più insidioso, viste le linee guida per il rinnovo del prossimo CCNL, in coerenza con quanto previsto dall'accordo interconfederale del 10 gennaio 2014.

L'obiettivo è rimettere al centro le esigenze del lavoro e delle "persone", introducendo condizioni normative che salvaguardino la dignità e la salute dei lavoratori, nell'ottica di garantire adeguati livelli di qualità del lavoro e sicurezza dell'esercizio ferroviario. Come CAT riteniamo che l'unico modo per ottenerlo, sia l'introduzione di una regolamentazione legislativa (da recepire obbligatoriamente nella stesura dei contratti) che fissi i parametri massimi e minimi riguardo gli aspetti pregnanti dell'orario di lavoro, come i limiti prestazionali, i riposi, i limiti di condotta/scorta ecc., sottraendoli all'attuale sistema di "libero arbitrio" di aziende e sindacati. È inoltre necessario un nuovo sistema di relazioni industriali, basato sul valore della contrattazione (anche e soprattutto a livello territoriale e di RSU) che permetta ai lavoratori di trattare e concordare gli ulteriori aspetti legati all'organizzazione del lavoro.



RIORDINO NORMATIVO

Con le DEIF 41.4 e 42.4, del 16 maggio 2014, in vigore dal 25 giugno 2014, è stata recepita la Disposizione RFI 1/2014, che definisce i nuovi ruoli di Personale di Condotta (PdC) e Personale di Accompagnamento (PdA), per quanto riguarda:

- la partenza dei treni;
- i rapporti tra il Regolatore della Circolazione (RC) e il Personale dei Treni;
- il repertorio dei moduli;
- le comunicazioni verbali registrate.

Si chiude una prima fase di recepimento delle modifiche apportate dall'ANSF con il cosiddetto riordino normativo.

Ai sensi delle nuove disposizioni, infatti, scompare l'ordine di partenza dato dal PdA al PdC, le Deif in oggetto prevedono che la partenza avvenga d'iniziativa del PdC, dopo aver ottenuto l'autorizzazione al movimento da parte del sistema di segnalamento o del RC (con apposita modulistica o con comunicazione registrata) e previa conferma delle operazioni propedeutiche alla partenza, ottenuta tramite "pronti" da parte del PdA. Viene meno il doppio controllo e la distribuzione equa delle responsabilità.

Al PdA rimane, invero, una verifica sull'aspetto del segnale di partenza, ma viene svuotata da ogni responsabilità in materia di sicurezza: è il PdC a partire d'iniziativa; il "pronti" non ha più valore d'ordine.

I compiti del PdC sono ulteriormente gravati in caso di inconvenienti d'esercizio: non è più il PdA ad

interfacciarsi con il RC per eseguire direttamente determinate operazioni, ma le nuove norme prevedono un doppio passaggio: il RC si interfaccia con il PdC, che ordina per iscritto al PdA, l'esecuzione di dette procedure. Situazione questa che rischia di creare confusione in merito ad un tema, la sicurezza, che deve essere esplicitato in modo chiaro ed inequivocabile.

E che dire poi della diversa applicazione della disposizione di RFI in funzione delle prescrizioni /disposizioni dell'impresa? In NTV dal 25 giugno udite udite il PdC prima della partenza si stampa anche le prescrizioni di movimento.

A nostro avviso, tale riordino deve essere rivisto: non si può sovraccaricare di responsabilità un'unica figura, il PdC, già gravata di attribuzioni doppie dal passaggio all'agente solo e da un ritmo di lavoro che, dopo l'ultimo CCNL, ha raggiunto un carico pesantissimo.

A bordo treno sono necessarie due figure, che professionalmente devono essere equiparate in tema di sicurezza e devono poter svolgere i loro compiti in sinergia, ma controllandosi a vicenda.

Solo mantenendo un doppio controllo e una doppia responsabilità su operazioni delicate, si possono evitare errori che, anche a causa di stanchezza ed eccessivo stress psico-fisico, possono portare a conseguenze devastanti.

Il PdA deve tornare ad essere un Capotreno, nell'originale definizione del ruolo e non un mero "esecutore" di ordini altrui.

Questa riduzione delle competenze, figlia di una concorrenza spietata nei servizi che porta a ragionare esclusivamente in termini di risparmio, non può essere ammessa in un campo delicato come quello dell'esercizio ferroviario.

Al centro di ogni ragionamento deve essere posta sempre la sicurezza di tutti, lavoratori, utenti e collettività; sicurezza attuabile solo con l'arricchimento (non con il depauperamento dei ruoli) e la continua e puntuale formazione dei lavoratori.

