



F.A.S.T.
Conf.S.A.L.

Aderente all'Associazione
Autonoma
Macchinisti
Europei



Aderente alla Confederazione
Europea
Sindacati
Indipendenti



Sindacato Macchinisti e Attività Ferroviarie

www.sindacatosma.it

LA SEGRETERIA REGIONALE ABRUZZO

“...per principio...”

SE QUESTA E' COERENZA..!!!

Per mantenere fede al “*principio*” occorre una “*grande coerenza*”, caratteristica poco comune nell'uomo medio e, purtroppo, sconosciuta nell'attuale etica delle Organizzazioni Sindacali dei Trasporti.

Abbiamo letto il Verbale di Accordo delle Ferrovie Nord Cargo (FNC) di Milano stipulato anche da una sigla sindacale (COMU) che, con inaudito livore, ha osteggiato il Contratto delle Attività Ferroviarie e, tutti ricordano, i punti di totale disaccordo che hanno determinato il loro rifiuto.

Gli scandali urlati ai quattro venti per dimostrare la loro stizzosa contrarietà a qualsiasi trattativa che rimetteva in discussione le nostre condizioni di tutela giuridica, normativa, economica.

Tutti “Principi”, compresa la *clausola sociale*, saltati, quando sono stati chiamati a firmare alle Ferrovie Nord Cargo.

Dov'è la coerenza....?

- Nelle 39 ore (37 P.d.M.) medie settimanale calcolate su 17 settimane?

In FS 36 ore (34 la manovra) su media mensile.

- Nelle 10 ore di giorno e 12 ore per “specifiche esigenze”? Nelle 8 ore di notte e nelle 90 notti annue? Considerate tali quelle che impegnano almeno 3 ore consecutive la fascia notturna 22.00/5.00.

A fronte delle 7 ore per il PdM. Alle 80 notti annue. Alle 350 ore notturne annue.

Nel conteggio rientrano tutte le prestazioni che toccano la fascia 24.00/5.00.

- Nelle 11 ore di Riposo Giornaliero e nelle 35 di Riposo Settimanale?

Per il trasporto Merci in ferrovia sono sempre 16 ore di giornaliero e 48 di settimanale.

Con media di 58 ore, per un totale di 3538 ore annue.

- Ed altre chicche del genere: il raggio di residenza di 30 Km (Melzo – Monza - Desio), introduzione della reperibilità per il P.d.M., abilitazioni aggiuntive e polifunzionalità delle mansioni.

In sintesi: “... hanno convenuto di identificare quale Contratto di Lavoro da applicare alla Società Ferrovie Nord Cargo il CCNL degli Autoferrotrantvieri, nonché il coordinatodisposto delle norme sulla disciplina giuridica del personale prevista dal R.D. 148/1931, ivi comprese le disposizioni del R.D. 2328 e successive modificazioni, in merito sia alla formazione degli orari e dei turni di servizio ...”

Questo vuol dire che i concorrenti di Trenitalia non applicano nemmeno la Legge 300/70.

SINDACATO MACCHINISTI e ATTIVITA' FERROVIARIE

Via E. Ferrari n° 1 - 65100 PESCARA - **Telec.** n° 085.293354 / 085.4282364 **FAX** n° 085 293354

TEL. FS n° 926. 833.2364 -**FAX** FS n° 926.833.2364 - **E-MAIL:** abruzzo@sindacatosma.it

Ma se la “coerenza” è una virtù difficile da perseguire, diventa impossibile capire come il *criceto* che dovrebbe azionare il cervello degli uomini, possa assopirsi nella testa di coloro che rappresentano, comunque ed a qualsiasi livello, Organizzazioni Sindacali stipulanti e firmatarie del Contratto delle Attività Ferroviarie, visto che in calce al documento sopracitato, troviamo, pensate un po’, anche le firme dei rappresentanti territoriali/settoriali della FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL e FAISA-CISAL.

Il Verbale di Accordo reca la data del 31/10/03 in Milano..

Nessun Collega (nonostante molti abbiano contestate le regole del nuovo Contratto in vigore in FS) ha sollevato obiezioni rispetto a quelle, diverse e peggiori, presenti a F.N. Cargo, nessuno del COMU (ora ORSA) ha smentito, preso le distanze o motivato simile documento. Niente dalla Triplice, ma ancor peggio il silenzio delle altre Segreterie Nazionali, compresa la nostra.

Ed.... il Contratto delle Attività Ferroviarie?

Una qualsiasi Impresa che imponga sue regole, ha polverizzato anni di trattative. Smontando i contenuti di un CCNL costruito con grande difficoltà e costato, a questo punto, tante inutili energie.

Il Contratto delle Attività Ferroviarie, pur non perfetto ed ottimale per i lavoratori, **ha lo scopo sostanziale** di creare un recinto di regole entro le quali gli interessi, di tutte le Imprese di trasporto, si coniugano, nel miglior modo possibile, con le aspettative dei lavoratori.

Tutto questo si può raggiungere solo uniformando, mentre chi si ostina ad applicare ai lavoratori Leggi di tempi che auspichiamo non tornino mai (R.D. 148/31), non è certamente su questa “lunghezza d’onda”.

Una diversa interpretazione non scatena solamente una mera competizione economica ma mette in crisi il già precario equilibrio di un sistema ferroviario, governato da rigide norme, che debbono garantire, in primis, la sicurezza.

“... principi...”, “..coerenza...”, o solo tante Organizzazioni Sindacali che “barano” a scapito dei lavoratori di Trenitalia, dei lavoratori delle Ferrovie Nord Cargo, dei lavoratori delle ex Ferrovie Concesse, dei lavoratori delle prossime Società di trasporto su rotaia?

/ Le Segreterie Regionali Abruzzo/Marche/Umbria
(Giovanni Capocasa – Aquilino Di Sano)

Pescara, 19 dicembre 2003