

# A ruota libera

Aprile 2008

## Sommario

<i>ERS: dovere morale, equità</i>	<b>1</b>
<i>Magliana Nuova: il crepuscolo degli dei</i>	<b>1</b>
<i>Rubrica: Sicurezza sul la-</i>	<b>4</b>
<i>Sciopero 9 Maggio: pensiamo...</i>	<b>5</b>
<i>Vertenza metro</i>	<b>6</b>

### **Magliana Nuova: il crepuscolo degli dei (l'antefatto)**

Lo stabilimento officina di Magliana nuova della Metro-B/Roma-Lido è una struttura progettata e voluta per il ricovero dei materiali e con attrezzature per la manutenzione di primo livello (il cosiddetto livello A).

*(segue a pag. 2)*

# ERS

## DOVERE

## MORALE

## EQUITA'

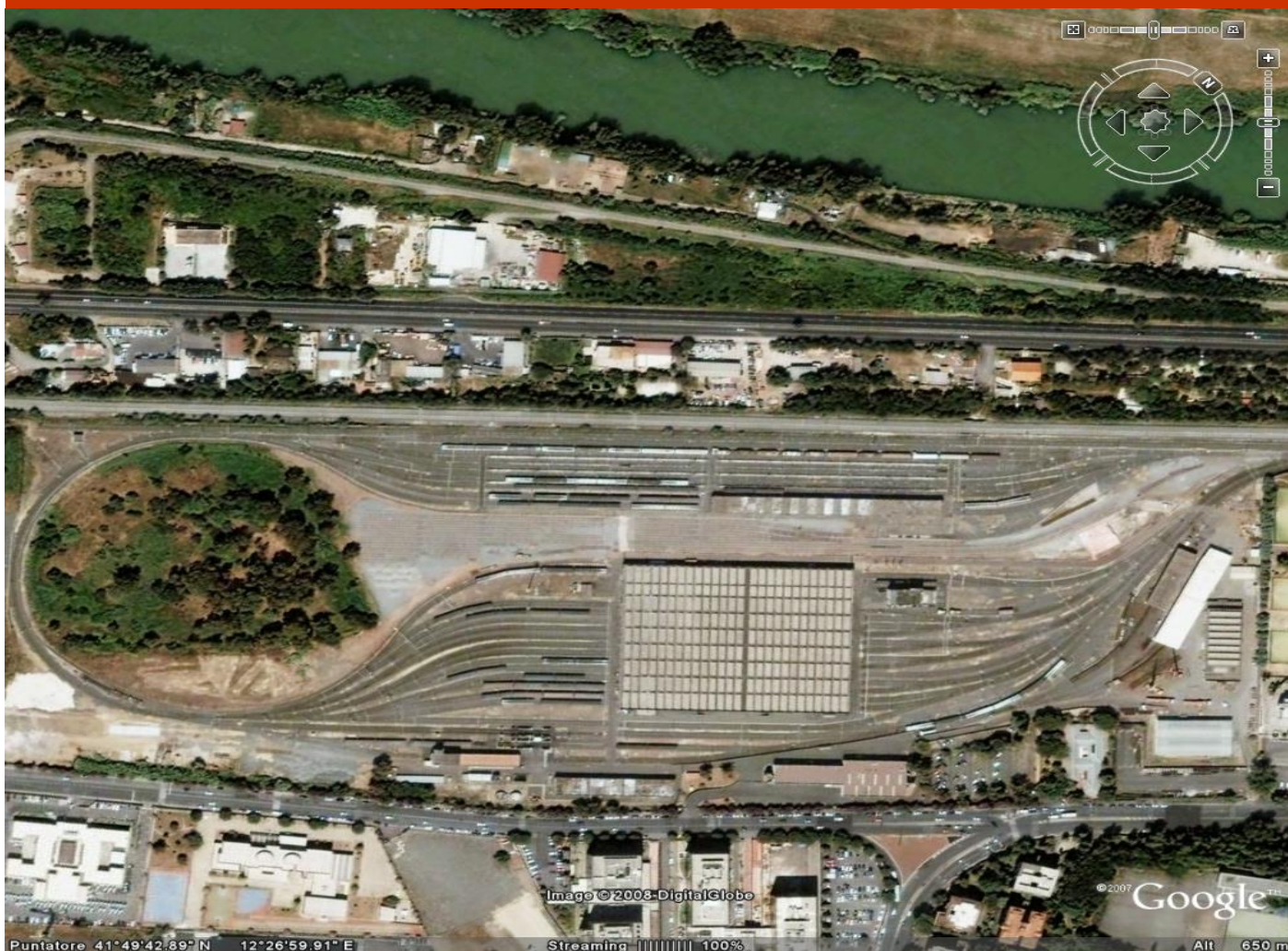
## ESSENZIALE

**Collegli e colleghe,**

**Finalmente è partito il confronto con le aziende per provare a risolvere il problema del disagio giovanile,**

*(segue a pag. 2)*

## Magliana Nuova: il crepuscolo degli dei (l'antefatto)



(continua dalla prima pagina)

Questa che vedete è una foto presa dal satellite dello stabilimento/officina di Magliana nuova. La visuale dal cielo ci permette di ammirarlo in tutta la sua grandezza e in tutta la sua interezza. Bisogna ammettere che ha un suo fascino.

Vista dal basso, come i comuni mortali, abbiamo delle sorprese. La realtà è ben diversa. Ogni luogo del deposito ha un problema. Dagli spogliatoi, in cui i bagni non funzionano, all'officina, creata come temporanea ma trasformata in permanente con tutte le problematiche che comporta. Dall'anello, dove

tutto è lasciato all'abbandono e a Madre Natura, ai capannoni dell'armamento. Dalle banchine di sosta dei materiali, perennemente sporche, alla torre di controllo, che avrebbe bisogno di una ristrutturazione generale e completa. Ogni argomento esposto avrà un suo approfondimento. Ogni problema verrà reso noto e discusso in queste pagine. Cercheremo di risolverlo, perché a questo serve il sindacato. Sarà dura. Sarà lunga. Non tutto sarà risolvibile o soluto, ma non avremo rimpianti perché ce l'avremo messa tutta. **T u t t i   i n s i e m e .**

*Daniilo Pepè*

**Tutto porta a pensare che il deposito sia un luogo in cui tutto funziona. La gestione, la manutenzione, i servizi, le lavorazioni esterne e altre problematiche ci inducono a pensare altro.**

# ERS: dovere morale, equità essenziale

(continua dalla pagina precedente)

Un tema che interessa la stragrande maggioranza degli autoferrotranvieri.

Siamo in presenza, nelle aziende di trasporto pubblico locale romano e laziale, così come un po' in tutta Italia, di lavoratori di serie A (anziani) e di serie B (nuovi assunti).

L'origine di questa differenziazione salariale tra lavoratori che svolgono la medesima mansione e attività lavorativa è nell'accordo di luglio 2000, che ha riformulato le retribuzioni degli autoferrotranvieri del Lazio, ha inglobato in una voce ERS una parte della retribuzione fissa (ca. 250 € lordi) e ha escluso che questa stessa voce venisse corrisposta ai nuovi assunti.

**Da allora i giovani lavoratori hanno svolto le stesse mansioni percependo un salario differente.**

Un'iniquità difficile da tollerare e che sta generando malcontento.

Purtroppo abbiamo dovuto constatare che, in mancanza di nuove risorse, l'intenzione aziendale è quella di ricorrere all'aumento di produttività, come già previsto dall'accordo siglato con le OOSS confederali e le istituzioni (vedi accordo 12 maggio 2006).

Una cosa inaccettabile visto tutti i sacrifici che in questi ultimi anni tutti i lavoratori ed in special modo i giovani (lavorando 2 ore in più a settimana) hanno fatto in termini di produttività.

Non possiamo accettare che si speculi sui bisogni e sulla buona fede dei lavoratori, è indispensabile che le istituzioni

**“Non si può accettare che si speculi sui bisogni e sulla buona fede dei lavoratori”**

Provincia e Regione) reperiscano le risorse necessarie, così come si sono impegnati in campagna elettorale per porre fine a questa discriminazione salariale che penalizza fortemente i lavoratori.

Le OOSS non possono pensare che trovare i soldi da elargire ai giovani, 50€ mensile pulite, sia la soluzione del problema: questa piccola somma è e deve considerarsi solo una parte di quell'ERS che i colleghi anziani percepiscono.

**E' un dovere morale che abbiamo tutti (aziende, sindacati ed istituzioni) verso i giovani lavoratori** ed è per questo che abbiamo condiviso con le Aziende la necessità di affrontare il problema in varie fasi.

Da parte del SUL, comunque, non è condivisibile trovare la soluzione all'equità salariale con l'aumento di produttività.

**Vogliamo che sia ristabilita l'equità di salario grazie all'impegno di tutti.**

*Sergio Sgroi, Danilo Pepè, Danilo Perci*

# Rubrica: sicurezza sul lavoro

Cari colleghi,

Apriamo una rubrica come strumento informativo snello e facile per porre in evidenza i punti sostanziali del quadro normativo incentrato sul decreto legislativo 626/94, la cosiddetta *legge sulla sicurezza*, e sulle successive modifiche ed integrazioni.

Crediamo di fare una cosa gradita e utile a tutti.

Iniziamo dalle basi normative che regolano il vivere quotidiano di ognuno di noi. Partiamo dalla Costituzione Italiana. Articolo 32: **“La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti.”**

Vi starete chiedendo quale sia la relazione tra l'articolo della costituzione, il lavoro e la 626. Sembra che non abbia nessuna attinen-

za. Leggendo l'articolo 2087 del Codice Civile si stabilisce che : **“L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro”**. Come evidenziato, quindi, i due articoli sono fondamentali e imprescindibili per tutelare la salute del cittadino-lavoratore.

In base a queste norme è obbligo del datore di lavoro e del responsabile aziendale di attuare tutte quelle misure di sicurezza generiche e specifiche che siano idonee a tutelare l'integrità fisica dei lavoratori in relazione alla continua pericolosità dell'attività svolta.

La legge sulla sicurezza sul lavoro, la cui applicazione era stata conti-

nuamente rimandata (dapprima dal decreto medesimo, cioè la 626/94, al novembre 1995 e, poi, da appositi decreti legge “ponte”) trova, finalmente, l'entrata in vigore col decreto legislativo numero 242 del 19 marzo 1996 (che recepisce le direttive comunitarie riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro e prescrive le misure necessarie per migliorare la qualità lavorativa) e la sua applicazione dal 1 gennaio 1997.

Precedentemente al 1994 esistevano norme specifiche relative alla sicurezza sul lavoro ma il decreto 626/94 è divenuto fondamentale e rivoluzionario.

Ha introdotto importanti innovazioni organizzative e relazionali. Ad esempio le RLS e il responsabile aziendale sulla sicurezza. In questa nuova organizzazione della sicurezza

ciascuno, azienda e lavoratore, ricopre ruoli di responsabilità ben precisi.

Oggi, dopo l'introduzione del testo unico per la sicurezza inoltre le responsabilità sono divenute ancor più rilevanti dal punto di vista penale e molte novità sono state introdotte.

La prossima volta ci addentreremo nella nostra attività lavorativa.

Prego a tutti i colleghi a porre domande sul tema al mio indirizzo di posta elettronica che trovate nell'ultima pagina.

**Consapevolezza e conoscenza.**

Questa è la nostra forza.

Daniilo Pepè

**“La Repubblica Italiana è fondata sul lavoro.”  
SICURO!**

**“L'imprenditore è tenuto ad adottare nello esercizio dell'impresa le misure che sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e morale dei lavoratori”**

# Sciopero 9 Maggio: pensiamo...

Colleghi e colleghe, i sindacati Confederali e l'ORSA chiamano la categoria allo sciopero il prossimo 9 maggio per convincere le controparti a stipulare il contratto della Mobilità, una piattaforma unitaria che intendere raccogliere i ferrovieri, l'indotto (servizi di pulizie e ristorazione) e gli autoferrotranvieri nello stesso contratto.

Ecco le nostre perplessità:

la categoria **non** diverrà più forte.

Non si potrà, infatti, fare sciopero a norma della 146/90 contemporaneamente nei diversi settori del trasporto. La categoria diventerà solo più numerosa.

Sarà difficile armonizzare i contratti.

Vista l'enorme differenza normativa tra i settori interessati è prevedibile che le aziende intendano prendere il peggio dei contratti esistenti in modo da abbattere il **costo del lavoro** e **aumentare la precarietà e le flessibilità**.

L'unificazione contrattuale **non** influisce sulle liberalizzazioni.

Il contratto unico non limita le liberalizzazioni in questi settori che sono già lanciati verso le gare; solo la **clausola sociale** e l'intervento del Governo nazionale a modifica del quadro legislativo esistente, da adeguare all'Europa, potrà scongiurarle.

Registreremo un allungamento dei tempi per il rinnovo.

La complessità dell'unificazione dei due contratti, quello degli autoferrotranvieri già scaduto da gennaio e quello delle ferrovie rinnovato nella parte economica 5 mesi fa, sicuramente comporterà un allungamento dei tempi di rinnovo e la conseguente sanatoria del ritardo con la "Una Tantum" (**formula penalizzante per i lavoratori autoferrotranvieri**).

Non si riesce, quindi, a comprendere perché si vuole perseguire il progetto di costruzione del contratto della mobilità rifiutando il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri per il quale le Associazioni Datoriali sono disponibili da subito: si può,

infatti, rinnovare il contratto autoferro e poi, con i tempi necessari, affrontare l'armonizzazione dei diversi settori interessati per costruire il CCNL della Mobilità.

**Il contratto unico, al momento, è inopportuno e potrebbe divenire penalizzante per entrambe le categorie.**

Bisogna rinnovare il contratto autoferrotranvieri mirando: per la parte economica all'equità salariale ed al recupero del potere di acquisto del salario; per la parte normativa alla tutela dei lavoratori ed a limitare la flessibilità.

**Tutto ciò lasciando spazio al confronto per studiare la fattibilità del "Contratto Nazionale della Mobilità"**



## L'aforisma del mese

*Il Governo ha due doveri, quello di mantenere l'ordine pubblico a qualunque costo ed in qualunque occasione, e quello di garantire nel modo più assoluto la libertà di lavoro.*

*Giovanni Giolitti*

Il SUL

ha sede in Roma,  
Via Giovanni Lanza 111,  
tel. 064882600-660  
fax 064882679  
E-mail: [info@sulct.eu](mailto:info@sulct.eu)

*Cicl. in proprio*

[www.sulct.eu](http://www.sulct.eu)

**Il gruppo di lavoro**

Per domande, quesiti, lettere e proposte mandaci una e-mail a:

[aruotalibera@sulct.eu](mailto:aruotalibera@sulct.eu)

**Danilo Pepè** - [danilo.pepe@sulct.eu](mailto:danilo.pepe@sulct.eu)

**Danilo Perci** - [danilo.perci@sulct.eu](mailto:danilo.perci@sulct.eu)

**Sergio Sgroi** - [sergio.sgroi@sulct.eu](mailto:sergio.sgroi@sulct.eu)

Cari colleghi,

**le PROCEDURE DI RAFFREDDAMENTO nei confronti dell'azienda sono all'ultima fermata. L'azienda si è impegnata davanti al Prefetto a fornirci un calendario entro il 9 maggio per risolvere i problemi aziendali sollevati anche a seguito delle progressive aumenti dell'attività ferroviaria:**

## **1. plurimansioni**

Nate per agevolare il recupero psicofisico del lavoratore anziano, de-

vono rimanere con questa finalità almeno 4 turni per linea, presupponendo che si possa arrivare ad un aumento del numero dei turni di plurimansione.

È indispensabile rivedere, inoltre, le mansioni da attribuire alle plurimansioni (operaio di piazza sulle ferrovie, tecnico di bordo sulle metro, assistenza treni).

## **2. parametro 190 (corsi 95-2000)**

Se l'intenzione fosse quella di svolgere i corsi entro la prima

metà di maggio non sono ancora chiari né il numero né le liste.

Verificare la differenza di trattamento **dei giovani assunti per i macchinisti assunti nel 2000.**

## **3. ottimizzazione dei turni a livello locale**

Nel rispetto dell'accordo del 5-4-2006 tutte le linee dovranno, in tempi brevi, provvedere all'ottimizzazione avvenuta solo in alcune realtà.

## **4. differenza parametricale**

Vista la consistenza del servizio e l'aumento

graduale e progressivo delle mansioni, si vuole rivedere le figure parametriche **dell'operatore di stazione, operatore scambi e cabina e capotreno .**

**Il confronto - su questi temi - con l'azienda sembrava ben avviato, ma la mancanza della disponibilità a calendarizzare gli impegni e la proposta di un accordo non condivisibile e parziale non può essere conclusione della nostra procedura.**

**Fino a quando non si risolveranno i problemi le procedure di sciopero saranno aperte e allo scadere del termine senza risultati sarà proclamata la prima iniziativa di sciopero di 4 ore come previsto dalla normativa vigente.**

Siamo tutti protagonisti della nostra crescita .

**L' incremento di traffico viaggiatori e l'impegno sulle nuove tecnologie, l'assistenza alla clientela e le informazioni in lingua Sono un valore aggiunto che va premiato con un riconoscimento della crescita professionale**