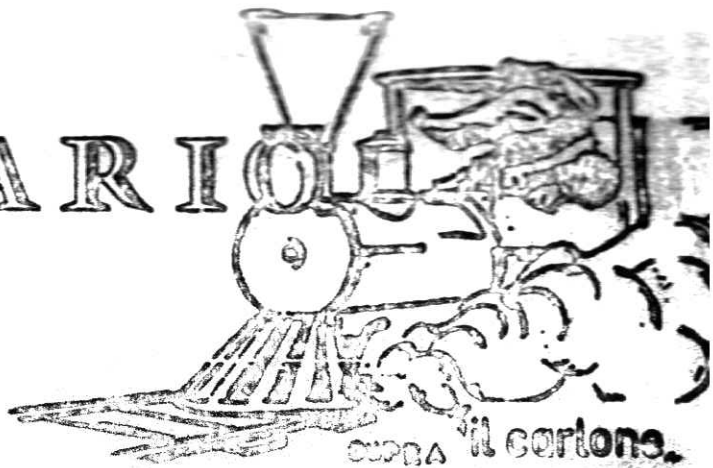


# NOTIZIARIO

## FERROVIERI

DEMOCRAZIA  
PROLETARIA



MENSILE A CURA DI DEMOCRAZIA PROLETARIA DI BOLZANO  
Autorizzazione del Trib. di Bolzano n. 6916 del 11/10/1982  
Direttore responsabile: Carlo Catalani - Propriet.: Gianni Pe

---

**N° 1 OTTOBRE 87**

---

IN QUESTO NUMERO:

CONTRATTO - LETTERA DEI MACCHINISTI - NON SOLO I MACCHINISTI  
SCIOPERANO! - GESCAL: IN TRIBUNALE DAL 1° OTTOBRE - curiosità

---

### CONTRATTO...

Tempestivamente, il 1° Agosto, è stato siglato l'accordo di attuazione del protocollo d'intesa sottoscritto tra Ente F.S. ed OO.SS. . Non c'è che dire, i lavoratori sono belli e serviti, con buona pace di qualche sindacalista che durante la 'discussione' sulla bozza di rinnovo contrattuale parlava di sottoporre a referendum qualsiasi ipotesi d'intesa prima di sottoscriverla. Non solo non si parla più di consultazione o referendum, (la cosa non ci entusiasmava particolarmente), ma addirittura l'ipotesi di accordo è stata siglata e distribuita durante il mese di agosto, sfruttando, cioè, proprio il periodo interessato dalle ferie.

Ma al di là della tempestività o della casualità che ha contraddistinto l'operato delle OO.SS. e dell'Ente FS, vediamo cosa è stato sottoscritto in materia di ristrutturazione e di salario. La prima parte, relativa ai modelli di riorganizzazione dei vari settori produttivi, altro non è che la riscrittura di documenti aziendali che avevano come perno centrale di tutti i ragionamenti sviluppati l'aumento della produttività, facendo leva unicamente sull'elemento lavoro. Se questa è la premessa, ci sembra a dir poco curioso vedere, scritto in calce ai documenti messi in circolazione la dizione " sulle richieste dell'Ente

F.S. il sindacato non può e non vuole esprimere accordo.

Esse saranno materia di contrattazione...." . Strano un Accordo siglato, contiene delle parti, non di poco conto, sulle quali le stesse organizzazioni sindacali che l'hanno sottoscritto non possono e non vogliono esprimere accordo e, per di più, ci viene graziosamente anticipato che verranno presentate delle proposte alternative.

QUALI? ... A SAPERLO!!!!

Restiamo quindi incuriositi, tutti in attesa del ridimensionamento delle squadre di manovre, della diminuzione delle squadre di scorta ai treni, dell'agente unico, del peggioramento delle procedure di formazione dei turni etc., etc..... La seconda parte, relativa ad inquadramento e salario, è chiara. Viene ratificata, nei fatti, un ulteriore allargamento della forbice salariale tra i vari livelli, per effetto della riparametrazione proposta e dell'indennità di funzione prevista per 8° e 9° livello, tutto sull'onda antiegalitaria della contrattazione della professionalità (presunta o ritenuta tale). Quello che emerge, quindi, per quanto importante, rappresenta l'aspetto di superficie, in quanto il fulcro di questo contratto, che condiziona non poco il futuro della categoria, è dato dai nuovi rapporti organizzativi concreti, dal nuovo tipo di organizzazione del lavoro, etc., etc., che saranno oggetto di confronto in commissioni costituite fra Ente FS e sindacati.

Due ultime questioni, una economica e l'altra normativa: il salario di produttività e le parti riguardanti la costituzione del rapporto di lavoro, il regolamento disciplinare e così via.... Su questo non è dato sapere quali siano le ipotesi sulle quali il sindacato sta "contrattando/facendo" ulteriori concessioni all'Ente FS. Aspettiamo fiduciosi la conclusione di queste partite, oggetto di una non meglio identificata contrattazione, per la notte di Capodanno op-

pure per il 1° Aprile 1988, così la sorpresa sarà più gr<sup>u</sup>da (?????) da tutti i ferrovieri.

!RICEVIAMO E VOLENTIERI PUBBLICHIAMO!

### I MACCHINISTI E IL CONTRATTO 87/89

Il primo contratto collettivo di lavoro dei ferrovieri, dopo la Riforma, è nato all'insegna della produttività, del la riduzione d'orario a costo zero, del salario gerarchiz<sub>z</sub>ato e dello straordinario. I macchinisti non si ritrovano in questo contratto per quattro ordini di motivi.

1) Le compatibilità economiche: quelle accettate dai sinda<sub>c</sub>ati hanno visto la chiusura al ribasso degli ultimi con<sub>t</sub>ratti, peraltro ampiamente autofinanziati attraverso la progressiva riduzione d'organico. La "disponibilità" alla contrattazione ha da tempo sostituito la conflit<sub>t</sub>ualità nell'ambito delle relazioni industriali. I ri<sub>s</sub>ultati in termini di risorse economiche sono pessimi: la necessità "di distribuirle" a pioggia" ha ulterior<sub>m</sub>ente sedimentato il malcontento della categoria in merito alla rivalutazione delle competenze accessorie (premio industriale, rischi, disagi, responsabilità). Inoltre l'articolo 2108 (rivalutazione automatica sulla paga oraria) ha trovato applicazione solo per lo stra<sub>o</sub>rdinario e men che meno hanno trovato applicazione le sentenze della Corte di Cassazione circa la pensionabi<sub>l</sub>ità e la corresponsione media delle C.A. a carattere retributivo nei giorni di assenza retribuita.

La sostituzione del salario per il lavoro con il "salario di produttività" è l'elemento finale di questa logica introducendo un elemento di competitività e di disunione tra i lavoratori.

2) L'egualitarismo : sotto il profilo salariale, doveva comportare il riconoscimento della diversità del lavoro attraverso le modifiche normative.

Sotto la spinta conflittuale dei "consigli" , nel 1980, venivano concordate modifiche alla normativa del lavoro graduata in cinque fasi. Cessata la spinta conflittuale a causa della perdita di potere contrattuale da parte dei "consigli" , i sindacati hanno mediato terribilmente al ribasso affossando le ultime due fasi; le più qualificanti ( notti non consecutive , 180 ore di impegno mensile, disponibilità, eliminazione delle 8 ore e 45', ecc.).

3) L'ambiente di lavoro del P.d.M .:

- cabine di guida di locomotive che hanno una vita media di 39 anni;
- dormitori obsoleti ed invivibili in cui non è possibile riposare , inadatti al personale femminile recentemente inserito in questo settore;
- mense e sale di sosta per il personale ai limiti della agibilità;

Le vertenze su questi temi non hanno mai conosciuto molta fortuna perchè oggi non è più sufficiente avere ragione per riuscire a trovare soluzioni dignitose.

In particolare , le cabine di guida presentano gravissimi problemi di coibentazione ( dove esiste è ancora in amianto), di rumorosità, di vibrazioni e di microclima; anche quelle più recenti non tengono in giusta considerazione gli effetti collaterali sulla salute dei lavoratori.

4) L'impostazione del contratto 87/89 : proprio perchè punta alla riduzione d'orario a costo zero ed all'aumento della produttività del 20%, rappresenta un grave attacco alla organizzazione del lavoro del P.d.M..

In questo settore non esistono supporti tecnologici che

consentano di migliorare la produttività, si agirà , quindi, sul fattore lavoro in maniera selvaggia ( più ore di condotta, più ore di lavoro , più Km/treno percorsi, meno garanzie sul pasto e sui riposi).

Tali attacchi sono facilmente individuabili nelle intese raggiunte tra Ente F.S. e OOSS il 23/5/87 ed il 1/8/87. I macchinisti rivendicano il riconoscimento della specificità del proprio lavoro non per esaltare le diversità in una logica corporativa , ma per riappropriarsi del diritto di contare e decidere non a danno degli altri ferrovieri, rispondendo realmente alle manovre di ristrutturazione in atto.

- LA CORRESPONSIONE DI UN'INDENNITA' DI MACCHINA
- LA PENSIONABILITA' E L'ADEGUAMENTO DELLE COMPETENZE ACCESSORIE
- L'ELIMINAZIONE DEI RIPOSI FUORI RESIDENZA DI GIORNO
- IL DIRITTO AL PASTO
- LA COPERTURA DELLA PIANTA ORGANICA CON DUE MACCHINISTI SENZA PRECARIATO
- LA COPERTURA DELLA PIANTA ORGANICA DEI MACCHINISTI T.M.
- IMPEGNO MASSIMO MENSILE DI 160 ORE
- DUE GIORNATE DI RIPOSO ALLA SETTIMANA
- + RISTRUTTURAZIONE E RISANAMENTO DELLE CABINE DI GUIDA
- RISTRUTTURAZIONE DEI DORMITORI.

Il coordinamento macchinisti uniti non è mai sceso nel merito della quantificazione dei punti rivendicativi poichè essi sono di per sè alternativi , in linea di principio, alla attuale impostazione contrattuale.

IL comitato di coordinamento  
macchinisti uniti comp.to di

BOLOGNA

# SOLO I MACCHINISTI ?

FACCIAMO SENTIRE LA NOSTRA VOCE

## 26 SETTEMBRE: SCIOPERO DEL VIAGGIANTE

DALLE ORE 16,00 DEL 26  
ALLE ORE 16,00 DEL 27

● La proposta di sciopero per il giorno 26.9 fatta dal Comitato Personale Viaggiante di Milano C.le ha in breve tempo raccolto più di 100 firme nell'ambito del Deposito. Questo significa che c'è un malcontento reale e diffuso nella categoria e che su problemi concreti i lavoratori sono disposti a dare la loro adesione alla lotta.

Esiste la possibilità di incidere con le nostre rivendicazioni in quanto al contratto, chiuso sulla parte salariale, resta ancora da definire nella parte normativa non sono state affrontate e risolte le questioni normative dell'orario, dell'organizzazione del lavoro, dell'ambiente di lavoro. Riteniamo quindi che la nostra voce, se supportata da un movimento di lotta, possa trovare ascolto.

È opportuno ripetere ancora le rivendicazioni che motivano il nostro sciopero. Sono le rivendicazioni approvate dall'Assemblea del Viaggiante di Milano C.le del 15.7 che hanno raccolto più di 350 firme nel Deposito di Milano C.le e centinaia di firme in numerosi altri depositi:

- ELIMINAZIONE DELLE 8 ORE E 45'
- DUE GIORNATE SCOLARI DI RIPOSO
- 7 ORE DI IMPEGNO NOTTURNO
- CONSIDERARE NOTTE A TUTTI GLI EFFETTI IL PERIODO DALLE 22,00 ALLE 6,00
- RISTRUTTURAZIONE MENSE E DORMITORI
- MIGLIORAMENTO DELL'AMBIENTE DI LAVORO

Su questi obiettivi chiari e unificanti, i lavoratori del Viaggiante hanno espresso il loro consenso. Un sindacato che sia un sindacato di classe, deve raccogliere e fare proprie queste rivendicazioni. Il processo di rifondazione del sindacato di cui si parla in maniera astratta non può che passare per questa strada: ascoltare, raccogliere e organizzare la voce dei lavoratori che nel lavoro quotidiano vivono i problemi concreti.

● Il contratto di lavoro recentemente siglato dalle quattro organizzazioni sindacali è tutto basato su una impostazione produttivista. La premessa del contratto dice: "Con il protocollo d'intesa recentemente sottoscritto è stato tra l'altro convenuto che nel triennio 1987-1989 dovrà essere conseguito un aumento della produzione e della produttività" (rispettivamente +15% e +20%). "Pertanto l'Ente FS ... ritiene suo compito fondamentale ... anche quello di proporre una serie di obiettivi di riorganizzazione del lavoro che realizzino effettivamente l'aumento di produttività concordato".

Quali sono per il settore viaggiante queste modifiche proposte dall'Ente? Ne citiamo due a titolo di esempio:

"Modificare la normativa per la formazione della squadra di scorta dei treni e dell'equipaggio di bordo".

"Razionale ubicazione e ottimale dimensionamento dei Depositi locomotive e del PV utilizzando a tal fine anche tutti gli strumenti possibili di mobilità del personale, previa specifica contrattazione".

Queste posizioni chiare per quanto riguarda gli intendimenti dell'Ente (ridimensionamento e mobilità del personale) non lasciano presagire niente di buono. Dobbiamo evitare che per ottenere questi risultati l'Ente peggiori la nostra normativa di lavoro e le nostre condizioni di utilizzazione.

Abbiamo evidenziato nella ipotesi di piattaforma aspetti generali che riguardano tutto il settore del Viaggiante e del Macchinista. È pregevole e necessaria una unità su questi punti. La frammentazione della categoria non serve ai lavoratori, può solo far comodo all'Ente.

A questo proposito vogliamo esprimere la nostra solidarietà alla lotta dei macchinisti che, per le adesioni che trova, è la dimostrazione del malcontento della categoria e dei suoi reali problemi. È chiaro che oltre a temi generali e unificanti esistono questioni specifiche di impianto che vanno affrontate deposito per deposito.

● Ci è stato detto (da parte di alcuni dirigenti sindacali) che le rivendicazioni sulla riduzione dell'orario di lavoro per il Viaggiante sono state già in passato formulate e che non diciamo niente di nuovo. A noi non interessa il primato dell'originalità (non siamo ad un concorso a premi), VOGLIAMO PASSARE DALLE PAROLE AI FATTI e SCIOPERARE per cercare di ottenere quanto da tempo rivendichiamo.

Non abbiamo voluto correre il rischio di essere un gruppo isolato e per questo abbiamo seguito l'esempio dei Macchinisti: verificare l'adesione tra i lavoratori alle nostre proposte e la loro disponibilità alla lotta. Questa verifica è stata fatta ed è risultata positiva. Si tratta adesso di scioperare competti o di alzare la nostra voce così che anche i sordi possano sentirlo.

LAVORATORE VIAGGIANTE,  
ADERISCI ALLO SCIOPERO DEL 26.9!  
CONVINCI GLI ALTRI COLLEGGI AD ADERIRE!  
SOSTIENI LE GIUSTE RIVENDICAZIONI DEL VIAGGIANTE!

COMITATO PERSONALE VIAGGIANTE MILANO C.LE  
COMITATO PERSONALE VIAGGIANTE PIACENZA

GRUPPO FERROVIARI DPV di BRESCIA  
GRUPPO FERROVIARI DPV di BERGAMO

AVETE PROBLEMI DI SFRATTO O DI EQUO CANONE?  
STATE LITIGANDO CON IL PADRONE DI CASA O CON IL CONDOMINIO?  
L'UNIONE INQUILINI ha garantito in questi anni a oltre 6000 bolognesi consulenza e assistenza legale gratuita sui problemi della casa.

PER OGNI PROBLEMA RIVOLGITI ALL'UNIONE INQUILINI  
Lunedì, mercoledì, venerdì dalle 17,30 alle 19,30 via S. Carlo 42 - Tel. 266889 - 271260

Tel. 346458 via MASI, 2 BOLOGNA

Dieci anni di radioattività



# AL 1° OTTOBRE IN TRIBUNALE!

## Vi terremo informati . . . .

### Come frodare i lavoratori senza concedere nulla in cambio

# Gescal: la grande truffa

Per avere le idee chiare sulla ritenuta «Gescal» occorre partire da lontano, esattamente dal 1949. La legge n. 43 del '49 diceva: poiché in un periodo post bellico vi sono molti lavoratori disoccupati ed inoltre le case sono quasi tutte distrutte, poniamo a carico dei lavoratori occupati un contributo (0,60% della retribuzione mensile) che utilizzeremo per far costruire dai disoccupati case che saranno assegnate ai lavoratori che hanno versato i contributi.

Come si può vedere la legge in questione aveva una sua precisa logica, in effetti era stato istituito il primo contributo di «solidarietà». Con l'andare degli anni il contributo per la costruzione di case da destinare ai lavoratori è stato mantenuto (ridotto allo 0,35%) ed è servito — tra alterne vicissitudini — a costruire case per lavoratori dipendenti.

Però come sempre accade man mano che il tempo passava la originaria finalizzazione di tale contributo mutava profondamente; infatti nel 1972 l'Ente Gescal venne liquidato e il contributo veniva conglobato nei finanziamenti per la

abolizione di tale contributo andando a colpire le rendite parassitarie della grande proprietà immobiliare.

L'Unione Inquilini e Democrazia Proletaria di fronte alla situazione evidenziata che si può sintetizzare con:

- 1) pagano solo i lavoratori dipendenti;
- 2) i lavoratori dipendenti sono scavalcati nelle graduatorie dai lavoratori autonomi;
- 3) le case popolari non si fanno; hanno lanciato una campagna nazionale — con ricorsi anche all'Autorità Giudiziaria — per il recupero e l'utilizzo dei 13.638 miliardi di Gescal evasi dalle aziende e dei 9.107 miliardi di residui passivi, per l'abolizione del tributo ex Gescal alla scadenza del 31.12.87, per l'avvio di un programma pluriennale di recupero e di acquisizione di edilizia residenziale pubblica interamente finanziata con il bilancio dello Stato, per l'eliminazione degli assurdi limiti di reddito nei bandi di assegnazione di case popolari per favorire le categorie più deboli.

**Franco Daniell**

costruzione di alloggi popolari indipendentemente dal destinatario dell'alloggio stesso.

In altri termini dall'1/12/72 non esiste più alcun rapporto diretto tra il tributo ex Gescal e la costruzione di alloggi riservati ai contribuenti; infatti le case popolari possono essere assegnate anche ai lavoratori autonomi i quali però non pagano alcuno specifico contributo. È ancora da sottolineare come i lavoratori autonomi non siano tenuti a contribuire alle spese per l'edilizia residenziale pubblica in ragione della loro capacità contributiva come avviene, al contrario per i lavoratori dipendenti.

Se si aggiunge che attualmente i livelli di reddito per poter concorrere all'assegnazione dell'alloggio popolare sono assolutamente bassi si scoprirà che chi non paga i contributi per l'edilizia residenziale pubblica (commercianti, professionisti, lavoratori autonomi ecc.) è paradossalmente quasi sempre in testa alle graduatorie per gli alloggi popolari (pagati da lavoratori dipendenti quasi sempre esclusi, poiché impossibilitati

ad evadere il fisco).

Al di là di questa palese violazione dei dettati costituzionali vi è un ulteriore elemento di profonda preoccupazione: risulta infatti che nel decennio 1978-1987 non sono stati versati dalle aziende ben 10.853 miliardi di lire di contributi ex Gescal. In altri termini ciò vuol dire che in dieci anni le aziende hanno aggiunto ai già cospicui finanziamenti statali altri 10.853 miliardi.

Se poi si tien conto che al 31.12.86 presso la Cassa Depositi e Prestiti risultava una giacenza di altri 9.107 miliardi di contributi Gescal (soldi non spesi a causa degli scaricabarile tra Regioni, Comuni e IACP) si comprenderà come almeno 180.000 alloggi popolari non siano stati costruiti perciò, oltre ai 250.000 non costruiti per l'evasione di cui sopra.

Ancora una volta è stato vanificato il diritto alla casa dei lavoratori con l'aggravante di aver fatto pagare come se fosse un'imposta un contributo finito poi a coprire i buchi neri aziendali e statali. A fronte di ciò si dovrà pensare ad un'a-

I FERROVIERI DI DEMOCRAZIA PROLETARIA  
SI TROVANO

OGNI GIOVEDÌ ALLE 17 IN SEDE,

VIA S. CARLO 42, 40121 BO

TELEFONO 249152-247136

**CURIOSITA'**

**MA QUANTI SONO I FERROVIERI?**

Fino ad alcuni giorni fa appariva nei documenti ufficiali nei resoconti dei nostri dirigenti, la cifra di 220.000 ferrovieri. Dopo la firma dell'accordo quadro sul contratto 87/89 è apparso nei resoconti e sui giornali il numero di 215.000. Come per magia sono scomparsi 5.000 addetti. È vero che siamo in fase di «ristrutturazione» pardon «rinnovamento», ma 5.000 in meno nell'arco di 24 ore non s'era visto neanche alla FIAT.