

CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE) 2.0

Visita:
www.cronacheferroviarie.com
Scrivi a:
cronacheferroviarie@usb.it



INDICE

Contratto con RFI.....	2
Incontro con ANSF.....	2
Processo per la morte sul lavoro del ferroviere Massimo Romano.....	3
IVU.....	4
Il sindacato che serve ai lavoratori.....	5
Sentenze sfavorevoli.....	5
Conflitti di interesse.....	6
Sciopero per immagini.....	6
Sempre più in basso.....	9
Dichiarazione unitaria.....	9
Pillole & News.....	10
Agente solo: indagato Soprano.....	10
Cause contro la disponibilità pura.....	10
Circolare INAIL n. 52 del 23 ottobre 2013.....	10
Finanziaria FVG.....	10
La ferrovia è un bene comune.....	10

EDITORIALE

Il giorno 30 ottobre 2013 i sindacati CUB Trasporti e USB Lavoro Privato hanno incontrato l'ANSF. Il tema del confronto è stato il recente riordino normativo e in particolare la procedura di interfaccia operativa che toglie le mansioni di Movimento dalla figura del capotreno. Naturalmente le ricadute occupazionali, per quanto stiano a cuore dell'Agenzia, non sono nelle sue competenze;

sono state inoltre in parte negate, come la perdita di professionalità, con l'argomento che il capotreno sarebbe stato valorizzato dal punto di vista della sicurezza in relazione a materiali e viaggiatori. Le ricadute dal punto di vista della sicurezza della circolazione con l'abbassamento degli standard (due sul treno ci sono ma uno non fa certi controlli!) sono stati minimizzati. La disamina della lavorazione del capotreno tesa a mostrare quanto sicurezza della circolazione, dei viaggiatori e funzionamento dei materiali, siano intimamente intrecciate, non ha smosso le convinzioni dell'Agenzia. La sospensiva attualmente in corso riguarda la mancata valutazione dei rischi con conseguente emanazione di norme di mitigazione: non appena ci saranno il processo andrà avanti.

È chiaro che il contesto di liberalizzazione, che non è messo in discussione (come quello disastroso inglese dato che pure il gestore dell'infrastruttura è un soggetto di diritto privato), determina la cornice in cui si attuano questi processi che pertanto diventano stringenti: in questa cornice, mai contestata dai Sindacati Confederati, la logica di impresa si ricava spazi di legiferazione, a suo esclusivo vantaggio. È evidente ad esempio il tentativo di Trenitalia di formare nuove tipologie di Personale Viaggiante dequalificato l'indomani della prima emanazione, fuori da ogni individuazione contrattuale. Temiamo che le conseguenze in termini salariali, di svolgimento delle lavorazioni e sicurezza, non tarderanno a prendere corpo.

Siamo inoltre venuti a sapere che:

1. il Regolamento Segnali è derubricato a manuale di viabilità emesso da RFI;

2. in seguito alle segnalazioni, l'agenzia è intervenuta sul problema delle porte di testata dei convogli viaggiatori, chiedendo alle IF di assicurarle con chiusure più efficaci o inserirle nel circuito di controllo chiusura in macchina;

3. l'Agenzia sta intensificando i controlli.

Dobbiamo rinvigorire la battaglia sui posti di lavoro, con la consapevolezza che i dannosi effetti si rimuoveranno solo arrestando la liberalizzazione in atto.

La Redazione

CONTRATTO CON RFI

Ci rimettono cittadini e pendolari

Riportiamo il comunicato del gruppo parlamentare del Movimento 5 Stelle

Ancora tagli al servizio ferroviario che incideranno soprattutto sul trasporto pubblico locale e sui treni dei pendolari, è questa la sintesi del nuovo contratto di programma con RFI".

Lo dichiarano i deputati M5S della IX Commissione Trasporti della Camera, commentando lo schema di contratto di programma 2012-2014 con RFI per il finanziamento delle attività di manutenzione della rete e per la sicurezza.

"In tema di trasporti e infrastrutture stiamo andando completamente nella direzione sbagliata: il contratto - affermano i deputati del M5S - riduce in maniera drastica la spesa per la manutenzione della rete. 250 milioni di euro all'anno in meno rispetto alla spesa storica, penalizzando la sicurezza e in generale il trasporto ferroviario, mentre si continuano però a sprecare centinaia di milioni in grandi infrastrutture inutili per la vita quotidiana dei cittadini. Parliamo del TAV Torino-Lione o del Terzo Valico di Giovi in primis, ma anche delle centinaia di opere stradali e autostradali inutili finanziate del tutto, o in parte, con fondi pubblici, senza mai tenere in considerazione le alternative legate al trasporto su ferro.

Sul contratto di programma RFI - proseguono - , ciò che è più inaccettabile è il fatto che si introduca il criterio di market oriented nella pianificazione delle attività di manutenzione. Questo passaggio è chiaramente il frutto di accordo tra Governo e RFI che nulla ha a che vedere con un contratto che dovrebbe essere destinato a definire esclusivamente dei livelli minimi essenziali su tutta la rete a garanzia della sicurezza e del diritto alla mobilità uguale per tutti i cittadini.

In pratica - aggiungono i deputati del M5S - si permette a RFI di gestire il servizio ferroviario, distinguendo tra tratte più o meno economicamente vantaggiose e dunque tra cittadini di serie A, che avranno un servizio efficiente e cittadini di serie B, che avranno invece un servizio sempre più scadente. Non si tratta sulla sicurezza delle persone e il M5S dice no a questo ennesimo insulto all'intelligenza dei cittadini"

fonte: <http://goo.gl/JBpAs3>

INCONTRO CON ANSF

USB e CUB incontrato l'Agenzia

Il Giorno 30 ottobre 2013 una delegazione di ferrovieri delle organizzazioni sindacali USB e CUB ha avuto un confronto con l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) in merito al temuto "riordino normativo" originato dal decreto 04/2012 dell'ANSF stessa, dal quale conseguono la disposizione d'esercizio 12/2013 di RFI e le DEIF 41 e 42 di Trenitalia, seppure queste temporaneamente, e sottolineiamo temporaneamente, sospese.

Stiamo parlando insomma della valanga, nel senso di quantità e potenzialità dirompente, di norme che stravolgeranno il mondo ferroviario e in particolare il ruolo del Capotreno.

L'ANSF ha iniziato l'incontro con una serie di "slide" con cui ha illustrato una serie di note ed interventi fatti in questo ambito, rivendicando la sua vigilanza ma allo stesso tempo specificando i suoi confini (ovvero limiti) di intervento, in particolare l'ANSF ha tenuto a descrivere una sorta di sistema a piramide nella quale la punta sia la Comunità Europea e le sue fantomatiche direttive, subito sotto l'ANSF che recepisce e trasmette al gestore delle linee, ovvero RFI, controllandone in seguito l'operato, e poi le Imprese Ferroviarie che recepiscono dal Gestore emanando nello specifico le DEIF. Insomma, volgarmente, l'ANSF promulga i principi ispirati dalle Direttive Comunitarie e vigila se questi siano poi messi in pratica, ma senza poter entrare nel merito di temi importanti quali la sicurezza del lavoro o l'organizzazione del lavoro stesso da parte delle Imprese Ferroviarie, come se quest'ultime non fossero poi prettamente collegate alla sicurezza dell'esercizio e di conseguenza dei viaggiatori.

La CUB è intervenuta facendo notare che la parola "Capotreno" è ormai eliminata da questi regolamenti, sottolineando che lo stravolgimento normativo del RS e del RCF (ex RCT), porterà implicitamente all'eliminazione della figura con le conseguenti ricadute sulla sicurezza, lasciando il delicato compito di gestione della circolazione ferroviaria al solo Macchinista. L'ANSF ribadiva il suo confine d'intervento, invitando a riflettere sul fatto che il Capotreno esisterà ancora, ma sarà una figura rivoluzionata, ovvero dedicata all'assistenza dei viaggiatori e all'aspetto prettamente commerciale

del nostro mestiere, insomma riflettere non sull'eliminazione del Capotreno ma sulla sua evoluzione.

Ebbene, nutriamo dei forti dubbi, non tanto sulla veridicità dell'ottimismo dell'ANSF sul nostro futuro, quanto sull'effettiva intenzione delle imprese ferroviarie di evolvere detta figura piuttosto che eliminarla o alla meglio retribuirla di meno.

Parlando di livelli di sicurezza e di direttive Europee si è citato il terribile incidente di Santiago in Spagna, l'ANSF sosteneva, a ragione, che, vista la dinamica, in Italia non sarebbe successo, l'USB pertanto incalzava sottolineando che in materia di sicurezza non si può passare da un livello alto ad un livello mediocre per uniformarsi alle direttive europee.

Insomma, siccome in Francia e in Inghilterra viaggiano già i macchinisti da soli con lo specchietto retrovisore alle fermate, è giusto e accettabile che lo si faccia anche in Italia? No, è assurdo e impensabile.

In materia di sicurezza quando si riorganizza il lavoro si può solo migliorare il livello di sicurezza pre-esistente o quantomeno lasciarlo allo stesso livello (il D.Lgs. 81/08 insegna).

USB e CUB, ovvero i ferrovieri presenti, hanno iniziato a illustrare all'ANSF la realtà dell'esercizio, l'imprevedibilità degli eventi che nell'universo dei viaggi ferroviari ci sorprende in continuazione, hanno citato DEIF contraddittorie fra loro, norme in materia di porte puntualmente disattese, ahimè però l'ANSF, in effetti, aveva subito ammesso i suoi limiti d'intervento ben definiti nel proprio perimetro.

Come nota positiva finale, il confronto si è concluso con la richiesta, sottoscritta da ANSF, di incontri ulteriori per definire altre tematiche inerenti la sicurezza in ambito ferroviario da inserire in calendario a partire dai prossimi mesi.

Cristian Asuni

PROCESSO PER LA MORTE SUL LAVORO DEL FERROVIERE MASSIMO ROMANO

Si è svolta oggi 5 novembre 2013 presso la sezione lavoro del tribunale di Tivoli l'ennesima udienza del processo per la morte sul lavoro del ferro-

viere della Manutenzione Infrastrutture di RFI Massimo Romano. Dopo sette anni da quella mattina del 16 novembre 2006, quando Massimo venne travolto da un treno locale presso la stazione di Monterotondo (Roma), mentre era all'opera con un martello demolitore vicino al binario, il processo barcolla tra rinvii e tattiche dilatorie messe in atto dalla difesa.

Alla sbarra, dopo il proscioglimento in udienza preliminare dell'allora datore di lavoro, direttore dell'ex DCI Roma Massimo Rota, per essersi avvalso della facoltà di delega, restano l'allora capo Unità Territoriale Nord Ovest, il capo e un operaio della manutenzione del Tronco Lavori di Monterotondo.

Nell'odierna udienza è stato ascoltato il consulente del PM per la perizia tecnica ingegner Carlo Giannuzzi, il quale ha messo in evidenza che Massimo Romano si trovava a svolgere una mansione diversa da quella prevista nell'Ordine di Lavoro giornaliero (l'installazione di dispositivi per il rallentamento dei treni a seguito del previsto risanamento della massicciata da parte di una ditta appaltatrice), e che il capo impianto, con cui faceva squadra e che aveva emanato l'Ordine di Lavoro stesso, non era sul posto al momento dell'incidente. La deduzione del perito è dunque che per la morte di Massimo Romano vi siano responsabilità di mancata vigilanza da parte del capo impianto, oltre che, in diversa misura, degli altri ferrovieri che presenti sul posto, seppur con altri incarichi, non sono intervenuti affinché Massimo cessasse un'attività che lo esponeva ad altissimo rischio di investimento; per il capo Unità invece ipotizza una più corretta condotta ai sensi delle sue responsabilità.

Un'esposizione dei fatti, delle leggi e delle normative interne di RFI, quella dell'ingegner Giannuzzi, piuttosto precisa che però, formulata nel rigido perimetro tecnico, senza la possibilità di allargare il ragionamento sulle consuetudini operative nella manutenzione infrastrutture di RFI, ha consentito ai legali della difesa di ribadire l'infame tesi secondo cui Massimo Romano, agendo di propria iniziativa, stava operando nell'interesse e su indicazione dei referenti della ditta appaltatrice.

Una tesi infame, appunto, più di quanto voglia essere infamante nei confronti del lavoratore rimasto ucciso durante il suo lavoro, perché sostiene che i ferrovieri in normale servizio si mettano al soldo di chicchessia per venale interesse proprio e di terzi truffando la società di cui sono dipendenti; una vera assurdità che comunque, a rigor di logica, poco dovrebbe cambiare in merito alle responsabilità di vigilanza degli imputati.

Resta da sperare nel buon senso del giudice che ha a disposizione molto materiale per la ricostruzione delle oggettive responsabilità sull'accaduto, tra cui gli elementi probanti scaturiti dall'inchiesta dell'ispettore della Polfer Roberto Serra che nella scorsa udienza del 5 febbraio 2013 ha evidenziato incongruenze nelle testimonianze raccolte, anomalie varie nella stesura dell'Ordine di Lavoro, nonché la manomissione della scena dei fatti dopo l'incidente mortale.

La prossima udienza è fissata per il 7 gennaio 2014 ore 11,30, con la deposizione di due testi per ciascuna difesa (dunque sei testimonianze): si spera, pur se fatte nel diritto alla difesa degli imputati, di non dover ascoltare altre ignobili congetture a danno della memoria di Massimo Romano, e che ci si possa avvicinare alla verità per una giusta risoluzione del processo.

Sul fronte degli altri incidenti mortali ai danni di ferrovieri della manutenzione nell'Unità Produttiva Roma di RFI, si registra (dopo la solita sbrigativa archiviazione) la riapertura su richiesta dei familiari del processo per la morte di Bruno Pasqualucci, travolto da un mezzo d'opera nella stazione di Maccarese la notte del 23 ottobre 2009; mentre risulta definitivamente archiviato quello per la morte di Anthony Forsythe travolto da un'eurostar la notte del 10 dicembre 2007 nei pressi della stazione di Torricola; nulla si continua a conoscere invece su quello di Armando Iannetta travolto dal treno la notte del 19 dicembre 2010 nei pressi della stazione di Piedimonte S. Germano.

Roma 5 novembre 2013

*Comitato per la verità sulla morte del
ferroviere Massimo Romano*

IVU

Orario di lavoro, turni, contrattazione e processo produttivo

Come si inserisce la nuova strategia aziendale nell'ottica della depauperazione dei lavoratori

Il giorno 05/09/2013 CGIL, CISL, UIL, UGL e FAST hanno firmato, in NTV, l'ennesimo accordo a perdere per i lavoratori.

L'accordo consiste nello sperimentare la flessibilità dei macchinisti nell'ambito dell'orario di lavoro.

Dal giorno 1 settembre 2013 al 30 novembre 2013 si esperimenterà l'adozione all'interno del turno di lavoro, della "Pronta Disponibilità in Turno (PDT)".

Ogni macchinista potrà avere 4 giorni di "PDT" al mese, anche consecutive, cioè fasce orarie di potenziale utilizzazione convenzionalmente stabilite in "7 ore e 36 minuti". L'azienda si impegna a comunicare entro la fine del "turno di lavoro" precedente alla giornata di "PDT", l'eventuale assegnazione di un "turno di lavoro"; il quale potrà essere:

- ➔Assegnazione Turno di Lavoro;
- ➔Assegnazione Turno di Riserva;
- ➔Mancato Impiego.

In caso di giornate consecutive di "PDT", nel caso di riconoscimento di una giornata di "Mancato Impiego" al posto di una giornata di "PDT", per quella giornata l'azienda si impegna a comunicare l'eventuale assegnazione di un turno di lavoro per la giornata di "PDT" seguente tra le ore 18.00 e le ore 20.00; in tale fascia il macchinista dovrà essere reperibile, naturalmente senza essere retribuita tale disponibilità.

Questo è l'esempio di come un accordo possa eliminare pian piano il concetto di reperibilità, certezza del lavoro, certezza degli orari di lavoro.

In Trenitalia non si è ancora arrivati a questo, ma l'adozione del sistema IVU va in questa direzione.

È vero che sono aumentati gli straordinari ed i turni che il programma crea non sono logici, ma basare la lotta sul campo delle cifre e dei numeri è una strategia persa in partenza perché impari.

IVU non è stato istituito per gestire meglio il personale o per ridurre lo straordinario.

Prima 2003: i turni erano collettivi e cambiavano 2/3 volte l'anno. Creati dall'azienda, dovevano essere accettati dai sindacati, quindi i lavoratori indirettamente entravano nel processo produttivo.

2003: i turni erano collettivi ma non c'era più l'obbligo di accettazione da parte dei sindacati, bensì solo di verifica.

2012: i turni sono individuali e non c'è più né l'obbligo di accettazione da parte dei sindacati, né la verifica (perché è oggettivamente impossibile).

Perché è nato IVU?

Per eliminare i sindacati e quindi i lavoratori dal processo produttivo.

Per aumentare la flessibilità dei turni (vedi accordo NTV).

Il futuro sarà di avere i riposi mese per mese. La conseguenza è che la nostra gestione della vita sarà completamente nelle mani dell'azienda.

Se non impostiamo la lotta sul terreno a noi favorevole (politico-sindacale), ci sarà solo un inutile dispendio di energie.

Lorenzo Mobilio

IL SINDACATO CHE SERVE AI LAVORATORI

USB Roma/Lazio settore Ferrovie invita i ferrovieri della DTP Roma a partecipare all'attivo degli iscritti e dei delegati che si terrà il giorno giovedì 7 novembre alle ore 16.00 presso la sala sindacale della stazione di Roma Termini, sottopasso binario I.

Unione Sindacale di Base con lettera del 24 ottobre 2013, ha diffidato RFI DTP Roma dal procedere alla programmazione di prestazioni lavorative, per manutenzione straordinaria conto ditte private, non concordate nelle appropriate sedi di Relazioni Industriali.

È ormai pratica consolidata nella DTP Roma quella di non rispettare gli accordi sottoscritti in materia di Relazioni Industriali e ciò sta generando ripercussioni negative sulla qualità e sulla quantità dei carichi di lavoro per i ferrovieri della Manutenzione Infrastrutture.

Negli impianti di manutenzione delle varie Unità Territoriali i lavoratori sono sottoposti all'arbitrio della società che, in funzione delle esigenze economico-organizzative delle ditte appaltatrici, stravolge orari giornalieri e nastri delle prestazioni settimanali dei ferrovieri senza più curarsi di verificare il loro consenso.

Dopo aver ottenuto senza colpo subire il più ambito degli accordi richiesti, la riduzione del riposo giornaliero ad otto ore secche, la direzione della DTP Roma non ha più nessun interesse a rispettare gli accordi sottoscritti e gli impegni presi anche con la RSU, e persegue a ogni piè sospinto la ricerca di una produttività sempre più vicina a quella delle ditte private, smantellando di fatto l'impianto di tutele e diritti dei ferrovieri. Il tutto è reso possibile da sindacati graditi alla società che non hanno fatto e continuano a non fare un fiato; scippano anzi ai lavoratori il diritto di assemblea per impedire l'espressione del loro punto di vista: come è successo lo scorso anno così si sta ripetendo in questo.

USB nel solco del suo impegno generale a contrasto dello smantellamento dei servizi pubblici del Paese e a difesa degli stessi come bene comune della popolazione, denuncia il degrado delle condizioni di lavoro dei ferrovieri perseguito attraverso le politiche di privatizzazione.

E per nulla scoraggiata dall'atteggiamento di

società e organizzazioni sindacali a essa gradite, trincerate dietro il loro patto di non belligeranza e di reciproco riconoscimento a scapito delle libertà sindacali dei lavoratori, USB continuerà a dare battaglia a l'una e alle altre compiendo ogni sforzo necessario affinché i ferrovieri, riappropriandosi dei loro diritti sindacali, tornino ad affermare la dignità della categoria; a salvaguardia delle loro condizioni di lavoro, per la sicurezza e l'efficienza delle ferrovie Bene Comune del Paese.

USB Lavoro Privato Provincia di Roma

SENTENZE SFAVOREVOLI

Riportiamo la notizia come apparsa sul sito intranet aziendale

Con una iniziativa non usuale in ambito giuslavoristico, a carico dei ricorrenti c'è stata una pesante condanna alle spese ed è stata disposta la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica per le implicazioni di carattere penale

Il Giudice del Lavoro di Roma nei giorni scorsi ha pronunciato due sentenze favorevoli alle società RFI e Trenitalia. Le due sentenze, che sono relative a materie differenti, contengono una analoga e non usuale iniziativa da parte dell'Autorità giudicante nell'ambito giuslavoristico: una pesante condanna alle spese a carico dei ricorrenti e la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica per il seguito relativo agli aspetti di carattere penale.

La prima causa è relativa ad un contenzioso seriale, promosso da alcuni ex dipendenti contro RFI per ottenere il riconoscimento di un'indennità pregressa connessa ad un istituto contrattuale. Come accade in questi casi, gli ex dipendenti avevano allegato al ricorso una lettera interruttiva della prescrizione.

I legali di RFI hanno sollevato numerose eccezioni, volte a provare la falsità di tali lettere interruttive: il Giudice, dopo un'attenta istruttoria, ha respinto il ricorso collettivo, condannando gli attori alle spese di giudizio, nonché a un significativo risarcimento a favore di RFI per il danno generato da "lite temeraria", disponendo inoltre la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, per le opportune determinazioni.

Come già accaduto in passato in altre vertenze, è risultata determinante la puntuale e sistematica

verifica delle lettere interruttrive della prescrizione in materia di lavoro, in particolare nei contenziosi seriali, grazie alla quale ogni tentativo fraudolento viene paralizzato, determinando per il ricorrente, oltre al rigetto della domanda, anche costi e implicazioni penali.

La seconda causa riguarda il licenziamento di un lavoratore di Trenitalia, che ha impugnato il provvedimento adottato dalla Società a seguito di un'indagine investigativa, dalla quale era emerso che il lavoratore durante il periodo di malattia faceva pesca subacquea in apnea.

Il Giudice, ritenendo pienamente fondate le ragioni addotte dai legali di Trenitalia, ha confermato la legittimità del provvedimento, respingendo il ricorso con una pesante condanna alle spese. Ha disposto altresì la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica territorialmente competente, per le opportune determinazioni, con particolare riferimento all'attestato di malattia telematico rilasciato dal medico.

Nelle ampie e articolate motivazioni della decisione, il Giudice, nel respingere le eccezioni mosse dai difensori del ricorrente sulle indagini effettuate dalla Società, ha sottolineato che quanto sancito dall'art. 5 della legge n. 300/70, circa il divieto di accertamenti da parte del datore di lavoro sulle infermità per malattia o infortunio, non preclude al datore medesimo di procedere, al di fuori delle verifiche di tipo sanitario, ad accertamenti di circostanze di fatto, atte a dimostrare l'insussistenza della malattia o la non idoneità di quest'ultima a determinare uno stato di incapacità lavorativa.

fonte: lineadiretta.gruppofs.it

CONFLITTI DI INTERESSE

Sindacati o aziende?

Come e di che vivono i sindacati "collaborativi" in Italia

L'articolo pubblicato il 30 ottobre da Il Fatto Quotidiano, dal titolo "Cisl, gli affari d'oro di Bonanni con la pubblica amministrazione", nel quale si evidenziano le relazioni economiche tra la Cisl, proprietaria di alcune società, e molti enti pubblici e aziende private, pur con sintesi giornalistica de-
Album di immagini dello sciopero del 18 ottobre e della manifestazione del 19.

Scatto 1

scrive in modo articolato quanto l'USB va dicendo da anni.

Quei sindacati che abbracciano la filosofia economica basata sul "libero mercato" non possono che entrare direttamente nel mercato. Se lo fanno con aziende proprie, non possono che cercare di trarne profitto, magari trattando la forza lavoro come qualsiasi altra azienda. E se poi fanno affari con aziende o pubbliche amministrazioni nelle quali hanno una rappresentanza sindacale dei lavoratori, allora parlare di conflitto di interessi è forse poco.

E tutto ciò porta anche a dire che le stesse politiche, generali ed aziendali, attuate da questi sindacati sono fortemente condizionate dal reciproco interesse di far funzionare economicamente le aziende, le organizzazioni sindacali e le aziende delle organizzazioni sindacali. In tutto questo, chi ci rimette sono la trasparenza e i lavoratori.

Ma c'è di più: i contratti di lavoro e gli accordi sono ormai pieni di "organi paritetici" ed "enti bilaterali", che di fatto determinano lo spostamento di ingenti quote economiche verso alcuni sindacati. C'è da chiedersi quanto, mediamente, Cgil, Cisl, Uil e Ugl ricevano delle quote dei propri iscritti e quanto invece vivano di queste altre entrate. E, stimato 100 il costo per le aziende dei rinnovi contrattuali, sarebbe anche da chiedersi quanto venga sottratto in termini economici ai salari dei lavoratori da quegli organismi succitati.

Secondo l'USB, questa sarebbe una ulteriore, e forse più interessante, inchiesta giornalistica sulla quale lavorare. Di certo possiamo dire chi ha pagato lo scotto dei passati decenni di politiche sindacali intrise di "compatibilità economiche", di "concertazione" e di "collaborazione" con governi ed aziende: sono stati e sono le lavoratrici e i lavoratori di questo Paese, sono soprattutto quei 5 milioni di poveri rilevati in questi giorni dall'Istat.

Forse lo tsunami che ha investito la politica in questi ultimi anni dovrebbe cambiare direzione ed occuparsi anche di un certo modo di fare sindacato.

Ufficio Stampa USB

SCIOPERO PER IMMAGINI

Gran bella giornata di sole.

Piazza della Repubblica: si srotolano gli striscioni e c'è anche quello del coordinamento nazionale ferrovieri. Ferrovieri del Lazio, dell'Emilia Roma-



gna, della Campania, della Calabria. Facce conosciute e altre viste per la prima volta.

Scatto 2

Siamo tanti, con bandiere diverse, ma slogan e parole d'ordine simili. Il mondo dei trasporti è rappresentato in ogni componente.

Scatto 3

Entriamo a piazza S.Giovanni e già c'è chi ci aspetta. La coda è ancora lontana.

Scatto 4

Si resta in piazza anziché scappare via, come tante altre volte è successo, c'è il sole e la possibilità di mangiare e bere insieme ai compagni di corteo. Ci si riposa e si discute: non c'è fretta e ci si trattiene volentieri a discutere: fra ferrovieri e autisti o altri lavoratori che parlano come noi degli stessi problemi. La stessa difficoltà, gli stessi desideri di vedere un mondo diverso.

Scatto 5

Riprende il traffico intorno alla piazza e qualcuno chiede, domanda perché tutta quella gente ancora lì perché non tornano a casa? Le risposte interessano qualcuno che vuole interagire e capire con chi sta ancora lì e non ha nessuna intenzione di andare altrove.

Scatto 6

Sta calando il sole e si comincia a sentire la musica alternata al ritmo dei tamburi. Gruppi di giovani che ballano, chi ascolta, chi danzando copre il perimetro della piazza e fa sorridere e battere il ritmo con le mani anche a chi aspetta il bus.

Scatto 7

Arriva ancora tanta gente. Si prepara la giornata successiva. Comincia lo spettacolo che attira flussi di gente da tutte le parti della città. Alcuni dei ferrovieri che hanno partecipato si danno appuntamento per sabato: chi, fra quelli che vengono da fuori Roma dormirà da amici, chi tirerà a fare tardi sulla piazza fra la musica e le parole che provengono dal palco. Artisti e gruppi fanno salire l'entu-

siasmo fra i tanti presenti.

Scatto 8

Sono le ore che precedono l'alba. Alcuni ferrovieri che raggiungono i depositi e le stazioni e transitano per piazza S.Giovanni notano le tende di chi ha dormito sul prato davanti la Basilica e ne parlano fra loro commentando la novità. Qualcuno si domanda se si tratta di senza casa, qualcuno gli risponde che è il seguito del corteo di venerdì.

Scatto 9

È un nuovo giorno. Un altro corteo. Altre facce si sono aggiunte e in alcuni casi sostituite a quelle di ieri. Altre bandiere e altri slogan si aggiungono a quelli di venerdì. Altre esigenze e altri diritti da chiedere che vengano rispettati.

Scatto 10

Il corteo è passato e finalmente lo si può dire: non è successo niente per cui tanti avevano creato una falsa attesa. Gli scontri, la città a ferro e fuoco, la gente venuta apposta a menare le mani, vengono lentamente sostituiti, nell'immaginario collettivo di chi ascoltava i Tg del giorno, dalle facce di chi reclama un tetto per sé e per la propria famiglia. Si riesce anche ad ascoltare qualche dichiarazione dei rappresentanti dei movimenti No TAV (rapidamente seguiti da almeno altre tre interviste di politici di stampo letteralmente opposto).

Scatto 11

È passata anche domenica: è lunedì' e le tende rimangono nella piazza di fronte il Ministero; i rappresentanti dei Movimenti verranno ricevuti e, finalmente, potranno dire di aver raggiunto il primo obiettivo da anni a questa parte. A loro il merito di aver bucato il muro di gomma che li aveva sempre respinti ignorando il loro dramma. Grazie a loro si afferma a chiare lettere che Roma, come altre città, ospita nuovamente le baracche e le città di stracci e cartone. Gli slum che noi ferrovieri vediamo ogni giorno crescere sotto i ponti ferroviari o a fianco dei binari diventano reali anche per i media nazionali. Ma quale ripresa economica:





diata in modo da poter riuscire e da poter segnare anche in futuro il tipo di scelte e di lavoro sindacale che può essere svolto fra i ferrovieri come fra tutti lavoratori. Sta a noi non far dimenticare troppo presto queste giornate; sta a noi convincere che non ha fatto la cosa giusta chi non ha voluto scendere in piazza con i ferrovieri di USB e CUB.

Roberto Testa

stiamo scivolando indietro di un secolo.

Scatto 12

È venerdì' primo novembre e un magazine di uno dei quotidiani più venduti d'Italia pubblica un articolo dedicato alle giornate del 18 e 19 ottobre: indipendentemente dal contenuto resta il fatto che ancora resiste una traccia di quei giorni.

Resta anche la certezza di uno spartiacque fra il prima e il dopo, fra un'azione di lotta e protesta preparata e stu-



SEMPRE PIÙ IN BASSO

Rappresentanza Sindacale Unitaria

Direzione Territoriale Produzione Roma 18

Il giorno 18 novembre scorso, si è tenuto un incontro con il neo Dirigente dell'Unità Nodo Ing. D'Alessandro insediatosi a luglio 2013 dove si doveva trattare sulle attività straordinarie del 4° trimestre 2013, la trattativa è prevista attraverso un obbligo derivante dall'accordo di secondo livello tra la DTP e la RSU/OO. SS. siglato all'inizio del 2013.

L'accordo siglato oltre che prevedere la riduzione del riposo ad 8 ore tra la prestazione diurna e notturna anche in terza notte settimanale (cosa che per noi ferrovieri rappresenta un vero e proprio massacro) prevede anche la contrattazione trimestrale di tutte le attività straordinarie cioè tutte le attività eseguite da imprese appaltatrici e eseguite dai ferrovieri non riportate nei piani di attività.

La contrattazione, che ovviamente riguarda tutte le Unità Territoriali compreso il GOT, non ha mai avuto luogo così come previsto nell'accordo provocando il libero arbitrio aziendale per l'utilizzo del personale, senza nessuna lamentela delle OO. SS. firmatarie l'accordo.

L'incontro del 18 scorso già rinviato dal 15 novembre per impegni di una O.S. era stato programmato per le ore 10,00 è iniziato alle ore 11,15 per ritardo di una O.S. e alle ore 12,00 e terminato per impegni di una O.S..

Questo dopo che la società aveva illustrato (velocemente) le attività da svolgere che riguardavano sostanzialmente numerose attività in appalto tra cui anche attività che da sempre hanno svolto i ferrovieri con impegni lavorativi in prestazioni straordinarie nelle notti di sabato e domenica.

Fermo restando che la società non espleta le trattative previste e che questa si doveva tenere il 15 di settembre e evidente che la posizione delle O. S. è basata sulla più totale tolleranza delle malefatte aziendali e condivisione del modello autarchico applicato dalla società.

La drammaticità dello scenario attuale che vede la costante diminuzione e deprofessionalizzazione dei ferrovieri sempre più a servizio delle imprese appaltatrici le quali sistematicamente assimilano tutte le attività ferroviarie, anche le più pregiate, è frutto delle rinunce che i sindacati firmatari hanno concesso col rinnovo contrattuale e al basso livello sindacale che si registra nelle varie DTP.

Dall'inizio del 2013 non si sono tenute assemblee sottraendo ai ferrovieri il diritto di discutere e ragionare delle problematiche del lavoro, quello che è elemento fondamentale della democrazia e stato defraudato da personaggi che senza avere mandato firmano o non rivendicano accordi che la società sistematicamente viola.

Tra qualche giorno concederanno di nuovo la riduzione del riposo a 8 ore tra le prestazioni diurne e notturne, concederanno di fare orari di lavoro che calzino per le attività delle imprese appaltatrici, accetteranno il piano di attività 2014 come sempre in riduzione di organico obbligando i ferrovieri a lavorare sempre più spesso fuori giurisdizione e così via; chiaramente senza ascoltare chi si rappresenta altrimenti che sindacato rappresentativo è.

Mandateli a casa!!!

*RSU DTP Roma 18
Domenico Testa*

DICHIARAZIONE UNITARIA

Dei sindacati dei ferrovieri d'Europa

Il settore ferroviario, come tutti i servizi pubblici, è fortemente attaccato dai vari governi e dalle diverse istituzioni al servizio dei capitalisti. Le privatizzazioni riguardano tutte le attività ferroviarie, le ristrutturazioni mirano a smantellare le reti pubbliche che integrano le operazioni di infrastruttura e il trasporto ferroviario, i diritti dei lavoratori delle ferrovie sono costantemente rimessi in discussione.

...continua a leggere il comunicato sul sito dei Trasporti: <http://goo.gl/Cf1dPY...>



Agente solo: indagato Soprano

L'amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano, è stato iscritto nel registro degli indagati dalla Procura di Roma nell'ambito dell'inchiesta sull'agente solo a bordo dei treni.

Nei suoi confronti il PM Pietro Pollidori contesta la violazione di alcune norme sulla sicurezza sul lavoro.

Alcune fonti inquirenti spiegano comunque che l'iscrizione di Soprano ed altri funzionari di Trenitalia sarebbe "di pericolo" e quindi non legata ad un evento specifico.

fonte: <http://goo.gl/IWSWKI>

Cause contro la disponibilità pura

Sono partite a Trieste e Udine le prime udienze per le cause promosse dai macchinisti contro l'utilizzo della disponibilità.

Il giudice, dopo aver sentito le parti, si è riservata una seconda udienza, vista l'impossibilità di raggiungere un accordo.

I legali di Trenitalia avevano chiesto il rigetto, ma la questione verrà analizzata a dovere anche grazie al fatto che la documentazione prodotta dai macchinisti ha sbugiardato la memoria difensiva.

Circolare INAIL n. 52 del 23 ottobre 2013

Con la circolare n. 52 del 23 ottobre l'Inail ha voluto dare una interpretazione ai quesiti relativi agli infortuni in itinere o in trasferta, casa-lavoro o albergo-lavoro.

Per farla breve, si devono ritenere meritevoli di tutela tutti gli eventi occorsi a un lavoratore in missione e/o trasferta dal momento dell'inizio della missione e/o trasferta fino al rientro presso l'abitazione.

Le disposizioni di questa circolare si applicano ai casi futuri nonché alle fattispecie in istruttoria e a quelle per le quali sono in atto controversie amministrative o giudiziarie o, comunque, che non siano prescritte o decise con sentenza passata in giudicato.

fonte: <http://goo.gl/iv7fV1>

Finanziaria FVG

Il giorno 6 novembre la Presidente Serracchiani ha illustrato la previsione di bilancio per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia; con sorpresa

sono stati annunciati tagli al TPL su gomma (per 5 milioni di euro) che andranno invece a finanziare il trasporto su ferro (di cui 2,5 milioni per il contratto di servizio con la DPR di Trenitalia - in scadenza a fine 2014, 1 milione di euro per finanziare i collegamenti con i Frecciabianca e 1,5 milioni di euro alla società di trasporto ferroviario di proprietà della Regione, la FUC).

Invariate le altre voci spesa rispetto al 2013 per il settore dei trasporti.

LA FERROVIA È UN BENE COMUNE

Adesione del Coordinamento Nazionale Ferrovieri USB al corteo del 16 in Val di Susa

Il Coordinamento Nazionale Ferrovieri dell'Unione Sindacale di Base condivide le motivazioni e le proposte del Comitato No Tav Val di Susa e pertanto aderisce al corteo di sabato 16 novembre e parteciperà con una propria delegazione e con lo striscione La ferrovie è un bene comune.

Anche nelle motivazioni che hanno portato molti ferrovieri ad aderire allo sciopero generale del 18 ottobre scorso vi è espressa la necessità di potenziare gli investimenti sul trasporto regionale (pendolari) e soprattutto nel trasporto merci (cargo) oggi completamente abbandonato con conseguenti gravi danni all'economia e all'ambiente del nostro paese.

Dopo 20 anni di tagli alla manutenzione delle linee e dei rotabili e al personale (da 220 a 75 mila ferrovieri) occorre sbloccare il turn over per migliorare la sicurezza, la regolarità, la frequenza, la puntualità e la pulizia dei treni.

Non serve invece spendere 50 miliardi di euro su una tratta che già oggi essendo servita da una linea a doppio binario con sistema a correnti codificate a 4 codici e una velocità di 100 km orari può garantire la frequenza di un treno ogni 7 minuti ed è invece molto sottoutilizzata.

USB Settore Ferroviario

