




UNIONE SINDACALE DI BASE

IN BREVE

1
CHI SIAMO

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferrovia di USB, Unione Sindacale di Base.

2
CONTATTI

Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: trasporti.usb.it mentre i numeri precedenti di *Cronache ferroviarie* sono disponibili per il download su: cronacheferroviarie.com
Per contattarci scrivete all'indirizzo email: cronacheferroviarie@usb.it

3
REDAZIONE

La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi, attraverso questo utile strumento messo a disposizione da USB Settore Ferrovia.

4
EMAIL

Per iscriversi alla mailing-list basta inviare una email all'indirizzo: usb-cronacheferroviarie-subscribe@usb.it

EDITORIALE**Contrattiamo?**

Il 17 giugno è stato sottoscritto tra le OOSS e la società Trenord S.r.l. un documento di sintesi normativa sull'orario di lavoro per il c.d. Personale Mobile. In questo caso si tratta di una fase di armonizzazione delle differenti normative di lavoro per le provenienze dall'autoferro e dalle attività ferroviarie.

Per i "ferrovieri" la proposta ha dell'incredibile:

- 36 ore settimanali massime;
- riposo al 7° giorno;
- 52 doppi riposi da 62 ore minime, con inizio dopo il riposo alle ore 12:00;
- inizio e termine servizio nella medesima località;
- 8 ore di lavoro diurno;
- 6 ore di lavoro notturno;
- limite alla scorta (5 ore con massimo di 20 settimanali);
- pasto di 30' al netto dei tempi per lo spostamento (fasce: 11:45 ÷ 14:30 e 19:00 ÷ 21:45).

Le OOSS hanno inoltre proposto di valutare l'opportunità di includere nell'orario di lavoro anche i tempi necessari ad indossare la divisa, ritirare ed aggiornare le pubblicazioni e di riconoscere un compenso per la pulizia delle divise.

Alla luce di tutto ciò risulta ancora meno comprensibile la proposta di rinnovo del contratto delle Attività Ferroviarie, che prevede *tra l'altro*:

In questo numero:

TRASPORTO FERROVIARIO	
<i>Audizione IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati</i>	2
AGENTE SOLO	
<i>Ferrovie: ad Alessandria l'agente unico non basta</i>	2
FERROVIARI DELLA CALABRIA	
<i>I lavoratori si organizzano con USB</i>	3
CCNL	
<i>Precari oggi, disoccupati domani</i>	5
QUOTIDIANITÀ	
<i>Sanzioni disciplinari</i>	6
DTP ROMA	
<i>Scempio!</i>	7
ORSA	
<i>I Macchinisti Uniti fanno quadrato</i> ..	7
PILLOLE	
<i>Sciopero OrSA</i>	8
DAI LETTORI	
<i>Visita fiscale a domicilio</i>	8
<i>Viareggio</i>	9

- perdita del diritto allo spogliatoio;
- 38 ore settimanali medie (su un periodo di 4 mesi, massimo di 44 ore elevabili a 46);
- riposi ridotti a 48 ore (35 con la contrattazione), fatti salvi i 24 riposi annui da 60 ore;
- istituzione della "base operativa", ovvero il perimetro entro il quale il personale può iniziare/finire il servizio;
- 10 ore di lavoro diurno elevabili a 11;
- 6, 7, 8 ore di lavoro notturno;
- nessun limite alla scorta.

Il tutto con una normativa incomprensibile anche per un giurista.

la Redazione

TRASPORTO FERROVIARIO

Audizione IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

Una delegazione USB è stata convocata, insieme alle altre OO.SS. per un'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera. Tema: gli **scenari del trasporto ferroviario alla luce delle recenti liberalizzazioni e dell'ingresso sempre più esteso di vettori privati.**

I punti di riferimento della discussione vertevano sulla possibile introduzione di un ente regolatore che garantisca una imparzialità fra i gestori del servizio ferroviario e le società che operano sulla rete.

Le direttive sui pacchetti ferroviari della Comunità Europea vengono viste, già dal programma dei lavori della Commissione, come un evento in grado di sconvolgere un settore ormai consumato e ripiegato su stesso.

Nessun riferimento agli elementi che ingenerano la attuale crisi viene accennato o commentato; nessun modulo interpretativo dei motivi che hanno portato, ad esempio, al collasso del trasporto merci o alla grave carenza espressa dal trasporto locale.

Negli interventi delle segreterie nazionali dei Confederati e delle altre OO.SS. firmatarie di contratto s'è accettata l'idea che un elemento "regolatore"

debba essere introdotto al più presto; così come ci si è appellati alla difesa del contratto nazionale visto che quasi tutti i gestori privati si rifiutano di applicarlo e introducono invece altri parametri di riferimento provenienti dai settori fra i più disparati.

Detto questo è evidente che qualcosa non ha funzionato già dal CCNL del 2003, se i risultati sono quelli che vediamo ogni giorno e - contemporaneamente - viene da chiedersi perché le altre sigle sindacali abbiano sottoscritto contratti non pertinenti al settore ferroviario imposti dai segmenti privati (soprattutto nel trasporto merci).

Anche invocare oggi un Contratto Nazionale della Mobilità quando non si ha la certezza di far rispettare la clausola sociale e, soprattutto, alla luce dei recenti accordi sulla riforma dei modelli contrattuali veramente lascia a dir poco perplessi.

Nel nostro contributo abbiamo chiarito che per noi l'intervento regolatore deve essere quello di **un'autorità che misuri in primo luogo gli interessi della collettività, di una mobilità sostenibile, di una difesa del patrimonio ambientale e di un recupero di quello eroso**, sottraendo a iniziative

meramente speculative la gestione della rete dei trasporti (intermodale e universale; per il rispetto del diritto alla mobilità di tutti).

Probabilmente ci saremo distaccati dall'ideale riferimento delle altre

organizzazioni ma di certo non ci facciamo illusioni sulle scelte da parte della politica presente in quella riunione: il movente vero della riunione sembrava essere più che un tentativo di comprendere una comunicazione di intenti sulle future mosse in campo governativo. L'impressione è che si stia avvicinando il momento, complice l'interpretazione delle direttive europee, della spallata finale a ciò che ancora riesce a passare attraverso un controllo pubblico.

È probabile che anche il ruolo finora svolto da RFI venga messo sotto scacco e passato nelle mani di un'autorità dichiarata terza ma che potrebbe anche assecondare le pretese sempre più forti di chi già ha organizzato il panorama delle imprese private in un cartello confindustriale pronto a dettare nuove regole (cioè la mancanza di regole) e a proiettarci sempre di più verso uno scenario simile a quello, perdente, di stampo britannico.

Coordinamento Nazionale Trasporti USB, settore Ferrovie

assicurato idonee ed effettive procedure per il pronto intervento e la gestione della circolazione sotto la galleria tra le stazioni di Valenza e Valmadonna. Sessantacinque minuti sono troppi per far arrivare



Camera dei deputati

AGENTE SOLO

Ferrovie: ad Alessandria l'agente unico non basta

Più di un'ora per il soccorso al macchinista unico di un treno sulla tratta ferroviaria

Valenza-Valmadonna, in provincia di Alessandria. È quanto è emerso dal processo a Laurent Pascal Gregorio, componente della Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia, imputato di non aver

un'ambulanza in caso di malore del macchinista, ma sul posto non esiste una strada percorribile. Adesso si può usare il telefonino, perché prima, sotto la galleria, non c'era nemmeno campo. Da qui, la decisione del giudice Aldo Tirone di far risalire sui treni il secondo macchinista, cosa a cui le Fs dovevano provvedere entro il settembre del 2008 pena il sequestro della linea. Poiché neanche il Ministero dei Trasporti, pure investito della questione, ha preso provvedimenti, Tirone ha concesso a Trenitalia una proroga fino al 14 novembre.

La vicenda di Alessandria ripropone il tema dell'agente unico sui treni, un provvedimento che soltanto Mauro Moretti, l'attuale amministratore delegato delle Fs, è riuscito a concretizzare dopo anni di trattative con i sindacati. Gli avanzati sistemi di sicurezza e di controllo della marcia dei treni consentono

oggi, almeno per determinate tipologie di convogli circolanti su determinate linee appositamente individuate attrezzate, di sollevare il secondo agente di macchina dal suo incarico. Rimangono però delle zone d'ombra che non rendono giustizia alla storica figura dell'aiuto-macchinista, dizione oggi in disuso. Secondo in cabina sì ma non sottoposto (l'abilitazione professionale è identica a quella del primo agente), il secondo di macchina deve anch'egli vigilare insieme al collega, nel pieno e vero significato della parola. Deve essere pronto, durante la corsa del treno, a captare l'approssimarsi degli eventi, a intuire e non subire, i possibili sviluppi di una situazione, a valutarne le implicazioni e le probabili conseguenze e a trarne le linee di comportamento più opportune. La condotta di un treno impone di per sé un'attentissima osservazione per com-

prendere i segni premonitori di ciò che avviene e trarre da questi le indicazioni utili alle azioni da compiere nel rispetto dell'incolumità dei passeggeri, oltre che della propria. Stando al regolamento, l'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso. Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista di qualifica, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno in eventuali mansioni di fatica (Art. 40 Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive). E se "l'aiuto macchinista di qualifica" non c'è?

Vincenzo Foti

tratto da Trasporti-Italia.com

FERROVIE DELLA CALABRIA **I lavoratori si organizzano con USB**

A distanza di sei mesi dall'apertura delle crisi finanziaria delle FdC [Ferrovie della Calabria, ndr], sviluppatasi grazie anche ai tagli lineari realizzati dall'asse Tremonti/Scopelliti, nessuna concreta proposta di risanamento tecnico finanziario è stata elaborata dal socio unico, Ministero dei trasporti, in concerto con la Regione Calabria.

È rimasto in piedi invece, pericolosamente, il cosiddetto Piano strategico straordinario presentato a gennaio alle

OO.SS. concertative che prevede il taglio di oltre 140 unità lavorative ed una rivisitazione dell'organizzazione del lavoro che andrà a incidere pesantemente sui salari e sui diritti dei lavoratori.

È notizia recente che, a tal proposito, l'azienda abbia già formalizzato alle OO.SS la decisione di procedere al licenziamento delle 140 unità ritenute in esubero.

Questa è la logica conseguenza vista l'assenza di una progettualità credibile sul ruolo da riservare alle FdC da parte dell'attuale Giunta nell'ambito del trasporto pubblico calabrese su gomma che segna il primo passo verso

una crisi che investirà l'intero settore trasportistico compreso le imprese concessionarie private che in Calabria esercitano oltre il 60% dell'intero settore e anche loro in palese difficoltà finanziaria per l'insufficienza delle risorse programmate per questo strategico settore. Questo nonostante lo sfruttamento massimizzato dei lavoratori in termini di salario, di diritti e dell'uso di illegittimi criteri di flessibilità taciuti.

Un dato, quest'ultimo, che ci dice che non è la gestione del "privato" che realizza un trasporto collettivo adeguato ai bisogni dei cittadini, utile allo sviluppo del territorio e

alla sua crescita sociale ed economica, ma serve, lo sosteniamo da sempre, una programmazione seria con risorse esigibili per pervenire a un sistema integrato tra le diverse modalità trasportistiche che valorizzi il lavoro e le risorse umane.

1		1
2		2
Convalida	CONVALIDA	
	FERROVIE DELLA CALABRIA Srl	
	Partita IVA 02355890795	
		
BIGLIETTO ORDINARIO A TEMPO DI DOPPIA CORSA		
Cod. Tariffa		02
Da		
A		
e viceversa (DA EFFETTUARSI NELLO STESSO GIORNO)		
Serie FC		
N° 15001		
AVVERTENZE		
Il biglietto è valido per le relazioni corrispondenti alla tariffa. Il viaggiatore deve accertarsi che il prezzo pagato corrisponda alla tariffa in vigore per il percorso che intende effettuare e che la validità oraria del biglietto è quella prevista per la fascia chilometrica cui si riferisce il "Codice Tariffa". Sia il prezzo che la validità		

Una logica che, allo stato dell'arte, risulta essere assente nel pensiero neoliberista del Governo nazionale e di quello calabrese assorti, come in una perenne campagna elettorale, a individuare come denigrare i precari, a promulgare leggi razziste, a negare il diritto alla salute chiudendo gli ospedali, a emanare provvedimenti legislativi a tutela degli agricoltori truffatori del nord o delle reti televisive del premier, fino a depauperare, con il consenso dei rappresentanti politici di maggioranza eletti in Calabria, i

fondi FAS, utilizzati per coprire i buchi di bilancio derivanti dal pagamento delle quote latte dei padani.

Riteniamo che non si possa accettare la ricetta proposta da questi squalificati soggetti, Ministero e Regione Calabria, con il richiamato Piano strategico straordinario, dove latitano i più elementari principi di una vera strategia industriale utile al rilancio e alla riconferma di azienda leader del settore delle Ferrovie della Calabria. Non è quanto serve è solo una fine strategia politica per la sua alienazione e/o ridimensionamento.

L'unica cosa chiara è l'arretramento dei lavoratori e delle lavoratrici per ciò che riguarda il salario e i diritti contrattuali di secondo livello conquistati con lotte e sacrifici.

Per rendersene conto, basta analizzare la proposta riguardante l'organizzazione del lavoro per i turnisti dove si richiede la modifica peggiorativa dei criteri per la formulazione dei turni con l'aumento del nastro lavorativo, delle riprese e altri elementi di flessibile e produttività -riduzione dei tempi accessori- la vendita a bordo di biglietti e abbonamenti nonché il taglio del salario aziendale che diventa assorbibile con le indennità di diarie e trasferte per una perdita media di 250 € mensili.

Qualora dovesse passare questa scellerata logica, e cioè che a pagare la crisi causata dai banchieri e dagli speculatori debbano essere solo le lavoratrici e i lavoratori, la risultanza sarà un arretramento che impoverirà ulteriormente un territorio afflitto

storicamente da gravi problemi sociali ed economici.

Il "SI" convinto espresso anche dai cittadini calabresi a non procedere nel privatizzare i servizi a rilevanza economica confermano che il Tpl deve necessariamente rispondere a criteri di socialità e non a quelli del mercato, il che vale anche per il diritto allo studio, il diritto alla salute e il diritto ad avere un salario che nella sua consistenza possa garantire ai lavoratori, alle lavoratrici e alle loro famiglie, di avere una vita dignitosa nel pieno rispetto della Carta Costituzionale dell'Italia repubblicana. Un messaggio che sembra non sia stato recepito dai vari livelli Istituzionali che invocano il popolo solo quanto si tratta di giustificare le loro malefatte e/o per promulgare leggi a favore delle caste.

L'USB insieme alle lavoratrici e ai lavoratori delle FdC, non permetterà che ciò avvenga e avvisa di non essere disponibili ad accettare come unica soluzione della crisi la proposta concertata tra il Ministero dei trasporti e la Regione Calabria.

Noi siamo pronti a fare la nostra parte ad un tavolo paritario dove non ci sia nessuna pistola puntata alla tempia ma dove si possa discutere degli interventi necessari per raggiungere l'obiettivo di un vero risanamento e rilancio delle FdC.

Se ciò non sarà consentito ci opporremo con tutte le nostre forze affinché non vengano meno i diritti al lavoro, al salario ed alla dignità personale.

Le R.S.A. Ferrovie della Calabria

CCNL

Precari oggi, disoccupati domani

Il nuovo accordo sul CCNL dei ferrovieri è ormai pronto.

Mancano solo le firme ma, intanto, si è provveduto alla stampa di più punti negoziali già negoziati, sparsi poi a pioggia sul territorio e fatti pervenire, con finta disattenzione, ai diretti interessati, che li hanno biasimati, immediatamente, senza mezzi termini.

La canea di critiche non è mai calata di tono ma, al contrario, continua a crescere, smorzata, al momento che scriviamo l'articolo, soltanto dai problemi referendari di un paese che è il regno delle contraddizioni.

Tra tante di queste ne ravvisiamo una importante, che nessuno, nell'apparente ambiguità, ha voluto sollevare e che si attuerà, fatalmente, domani, conti alla mano, proprio grazie a questo nuovo accordo che ne porta insite tutte le premesse, essendo la piattaforma legale per eliminare corpose piante organiche, con la perdita, in solido, di qualche decina di migliaia di posti di lavoro che, una volta andati, non sarà più possibile recuperare.

In altre e più semplici parole, a scampo di fraintendimenti, questa riforma in piena regola sarà il sostrato per rivedere i conti risparmiando sui costi del personale, che saranno ridotti di molto, sia perché tutti saranno costretti a lavorare di più, sia perché alcune figure professionali non saranno più previste, di fatto, e coloro i quali oggi si

prodigano, sentendosi i protagonisti della scena lavorativa per declamati meriti, domani potrebbero mangiarsi le mani per essersi scavati da soli la fossa sotto i propri piedi.

La tecnologia, l'organizzazione, gli appalti, le varie privatizzazioni ed altro ancora sono le leve che hanno ispirato un vero e proprio programma di demolizione, finalizzato al dimensionamento dei ferrovieri che presto, troppo presto, cesseranno di essere una categoria a parte, anche perché verranno meno delle figure professionali storiche come i formatori treni, i manovratori, gli operai specializzati e via dicendo, e se si potrà reperire qualcosa di simile, nell'orbita del ferro, sarà possibile trovarla soltanto in qualche società privata che farà capo a chissà chi.

Fagocitate questi posti di lavoro si perderanno opportunità future d'impiego per giovani non occupati e per i diversamente idonei di domani di altri settori, che in queste mansioni potevano avere l'opportunità di un'equa ed opportuna riqualificazione lavorativa.

In futuro, di conseguenza, chi subirà le attenzioni di una patologia invalidante dovrà scegliere di continuare a lavorare secondo profilo di appartenenza, stringendo i denti, sempre che la malattia gli consentirà di farlo nei modi graditi all'azienda, ovvero, e qui sta il vero problema, si dovrà accomodare fuori dal ciclo produttivo, mancando proprio le opportunità testé citate, grazie a quei bilanci che detteranno regole severe in merito, non essendo più il

gruppo una società di servizi ma, al contrario, un coacervo di aziende che ricercano il profitto come qualsiasi impresa privata di produzione e non di servizio.

Nell'impossibilità di riqualificazione, così, resta solo un'alternativa, l'unico ammortizzatore sociale riconosciuto e controfirmato, la cassa integrazione, già da tempo concordata dalle organizzazioni concertative.

Quindi di ciò, specialmente per i giovani, bisognerebbe occuparcene oggi, in quanto di quei tempi più vicini di quanto si possa credere, nessuno ne vuole parlare, preferendo temporeggiare sino all'evento, vale a dire a distanza ragionevole da questa ulteriore firma, che rappresenta una resa incondizionata alle leggi ferree e non solidali del mercato del lavoro, che non prevedono alcun rinnovo dell'agenda sociale.

È ben vero che i vecchi se ne andranno, è certo uno scioglimento di gruppo di qualche migliaia di unità entro il 2015, ma dopo cosa accadrà quando anche gli ultimi che hanno giurato saranno stati posti in quiescenza?

Non solo questo, ma dando un'occhiata ai nuovi orari di servizio ed alle innovative modalità di lavoro, si ha sempre più chiara la coscienza di dover prevedere che le malattie professionali, riconosciute o no, prolifereranno semplicemente perché il personale sarà ancor più oberato di ore lavorative e dovrà dare tanto sugo di gomiti.

Di tutto questo si preferisce ancor tacere, prediligendo allontanare dalle proprie elucubrazioni politiche dei pro-

blemi che saranno il fulcro dell'azione concertativa dei prossimi anni, quando chi avrà estremo bisogno di lavorare, per campare la famiglia che nel frattempo avrà messo su, dovrà umilmente accettare qualsiasi forma di servile collaborazione, per non dover morire di fame, e fuori dalle ferrovie non va' certo meglio, considerato il clima culturale

QUOTIDIANITÀ Sanzioni disciplinari

Nell'ultimo periodo Trenitalia, nella regione Lazio, sta facendo uso delle sanzioni disciplinari per intimidire il personale, ben sapendo anche, della totale assenza dei sindacati per la difesa dei lavoratori. Così anche in questo caso i più colpiti sono i più giovani, probabilmente alle prese per la prima volta con una contestazione disciplinare. Inoltre sappiamo bene che se la difesa non é articolata correttamente si rischia di perdere anche quando si ha ragione da vendere.

Il mio caso credo che sia l'emblema di quanto descritto qui sopra.

Nel 2009 per usura, mi si rompe il trolley, strumento indispensabile per ogni capotreno. Come da prassi, invio immediatamente un fax al mio titolare, spiegando che l'economato aveva terminato le scorte di trolley e questo mi impossibilitava nel portare con me tutti gli strumenti utili al mio lavoro. In questi due anni ho avuto ben 4 controlli, i quali alla presa visione del fax mi assicuravano che mi avrebbero fatto pervenire il trolley nel futuro più imminente. Naturalmente queste

regressivo e reazionario, connesso ad una crisi del sistema del tutto strutturale.

A quel tempo, perché ci arriveremo, chi oggi crede che il problema più importante è firmare la stabilità, per cessare di essere precario, si dovrà ravvedere, dovendo sperare non solo di godere ottima salute, ma anche e soprattutto di poter contare sul-

sono rimaste solo promesse vane, in quanto il mio tanto desiderato trolley non è mai pervenuto a destinazione del sottoscritto.

Trascorsi due anni, giungiamo a inizio 2011, durante il qual periodo mi si presenta un controllo di 2 ispettori della Regione scortati da 2 controllori di Trenitalia. I due controllori non credevano che fosse realmente possibile che da oltre due anni non venivano consegnati i trolley, e mi dicono che avvieranno i controlli per verificare la veridicità dei fatti da me narrati e che avrebbero subito rimediato alla situazione ormai drammatica, ma purtroppo vera, facendomi avere il trolley il più presto possibile.

Dopo 2 giorni invece del tanto desiderato trolley, arriva il mio tutor il quale mi fa rapporto per mancanza pubblicazioni. E quel fax che in precedenza mi aveva sempre salvato adesso non valeva più nulla.

E così dopo aver chiesto la convocazione orale, l'Azienda decide di punirmi con il massimo della multa. Convinto e cosciente di aver ragione, decido di impugnare la sanzione chiedendo l'arbitrato. Difeso dall'avvocato G. Fante, non solo vinco l'arbitrato, ma pos-

la fine dei tagli occupazionali, perché l'altro grosso problema resta sempre questo, ma in prospettiva questi si profilano in ogni dove e l'incertezza del posto fisso, specialmente in ferrovia, crescerà e la trenodia dei ferrovieri, una volta accennata, diventerà un coro.

Luigi Corini

so constatare con i miei occhi che l'Azienda si difende con giustificazioni assurde e prive di ogni fondamento. Ma questo a loro poco importa... in quanto i soldi per un arbitro perso non li "esce" mica chi ha sbagliato, infliggendo una multa ingiusta, ma paga la cara e generosa "Mamma Ferrovia"!

Antonio Valerio



DTP ROMA Scempio!

Con l'accordo sottoscritto dalle OO.SS. regionali e 1 (uno) solo componente la RSU (dovrebbero essere 32) il giorno 27.06.2011 si sono di fatto conclusi i cosiddetti "tavoli tecnici" che avrebbero dovuto analizzare le numerose problematiche che affliggono il nostro settore (carenza di organici, reperibilità, riconoscimenti professionali, indennità di linea, apprendisti, trasferimenti, ecc.); le stesse furono ufficializzate alla società e alle OO.SS. regionali, con un documento in data 05.01.2011, della RSU e di tutti i RLS (poi non più convocati alle trattative per scelte datoriali e con il silenzio delle OO.SS.).

Il verbale dell'accordo, così come proposto dalla società e fatto proprio dalle OO.SS., non è stato da noi sottoscritto in quanto non veritiero sui contenuti generali relativi alla disamina delle capacità manutentive qualitative/quantitative dei CDL, con la totale assenza di confronto nel merito, e soprattutto perché con quel verbale si compie un vero e proprio scempio del settore in assenza di un confronto fondamentale tra i lavoratori visto che si cambia l'organizzazione del lavoro.

I veri dati dell'accordo:

- la società non applica

ORSA I Macchinisti Uniti fanno quadrato

A Montesilvano nei giorni 7-8-9 giugno si è svolto il coordinamento dei Macchinisti Uniti dell'OrSA.

l'accordo nazionale del 2004/2010 relativo alla composizione dei reparti, piani di attività (non forniti), cantieri notturni;

- la società non rispetta l'accordo del 04.02.2011 relativo alla contrattazione delle attività straordinarie, violando tra l'altro il regime dei riposi per cantieri notturni (D.Lgs. 66/03);
- la società non ottempera agli obblighi contrattuali relativi alle relazioni industriali colle RSU;
- dal 2005 si sono persi 350 posti di lavoro;
- sono paurosamente aumentati i lavori in appalto anche di poca entità;
- si perdono oltre 100 posizioni livello "E" in contrasto con l'evoluzione tecnica acquisita, fissando a 5 tecnici ogni CDL indipendentemente dalla tecnologia esistente e le giurisdizioni;
- si concede alla società la possibilità di rimodulare i regimi di lavoro giornaliero e la reperibilità;
- l'azienda non prevede più trattative per il settore uffici-diagnostica-DAP-staff unità territoriali.

Riteniamo che il grado della cattiva volontà/capacità sindacale e dell'assoluta auto-referenzialità dei rappresentanti delle OO.SS. regionali tutte abbia raggiunto il livello di allarme; non è più tollerabile

Nel documento conclusivo i delegati al congresso hanno espresso, chiaramente, la volontà dell'intera assise di decidere sulle sorti lavorative del proprio settore, che non possono essere determinate da altri che non ne conoscono

bile che queste signore e questi signori, evitando con ogni mezzo il dialogo con le RSU, privilegino incontri esclusivi con la società, la quale come è noto e certificabile pratica obiettivi di deregolamentazione a danno delle tutele (in particolare sulla sicurezza) e delle aspettative dei lavoratori.

Devono finire i giochetti di alcuni sindacalisti della UIL o dell'OrSA (ma il giochetto, alla bisogna, piace pure a tutti gli altri) che secondo le necessità aziendali vestono la giacchetta da RSU (necessaria per la stipula di accordi ma di fatto assente da molto tempo per colpa delle stesse O.S.) invitando alle trattative ignari colleghi, poco informati sulla generalità delle problematiche, a fungere da controfigura del rappresentante regionale.

È tempo ormai di prendere il toro per le corna e mandare queste signore e signori a fare altro per la collettività (sperando in migliori risultati); solo così può iniziare un'azione per la rigenerazione di un sindacato partecipato, dei lavoratori e che ponga al centro della sua attività la tutela e l'evoluzione della categoria.

RSU-DTP Roma

Testa Domenico - Pennacchietti Stefano

soprattutto l'atipicità del lavoro.

Questa forte pregiudiziale mette in chiaro la volontà assembleare di scegliere in prima persona il proprio futuro lavorativo, anche perché, le categorie del macchinista e del

bordo sono quelle che sono state messe sotto il tiro incrociato dalla parte datoriale e da quanti hanno già avallato una bozza contrattuale che deve essere soltanto firmata, in quanto nessuna organizzazione concertativa ha fatto rimostranze pubbliche sui documenti girati per i depositi di tutta la nazione.

L'autodeterminazione del settore è sinonimo di indipendenza, che resta una prerogativa di questa formazione sindacale all'interno dell'organizzazione OrSA.

Per riaffermare questa volontà inviolabile, sempre nel documento, si è lanciata la proposta di elaborare una piattaforma contrattuale da contrapporre al tavolo e, semmai se ne risconterà la necessità, la stessa dovrà essere supportata da precise azio-

ni di lotta, al fine di contrastare la polverizzazione di un'organizzazione del trasporto nazionale, che tra gli effetti negativi vanta anche quello del dimensionamento del personale, le condizioni lavorative ed economiche del quale vengono mortificate sempre di più ad ogni tornata contrattuale.

Questa presa di posizione concreta non lascia margine alcuno ad interpretazioni di parte ma, diversamente, è una chiara manifestazione di disagio, nel timore che quanto del nuovo contratto ha girato sia purtroppo vero.

Certo non si può ritenere questo atto una mera dichiarazione d'intenti, in quanto, secondo noi, entrare nel merito del proprio futuro lavorativo è un diritto che il settore storicamente più sindacaliz-

zato dei ferrovieri rivendica con forza da sempre in prima persona, non delegando nessuno, specie quanti hanno una partecipazione marginale di deleghe tra i macchinisti.

A seguito di ciò, considerando anche la prossima successione al vertice dell'organizzazione, riteniamo che la soglia di conflittualità, a tutto tondo, si innalzerà automaticamente a breve, e per allora tutti dovranno dimostrare di avere compreso bene la situazione che si sta prospettando, e se qualcuno ritiene che si stia scherzando, è bene ricordargli che per il prossimo 21 luglio già è stato proclamato uno sciopero da questa formazione sindacale, e come inizio non c'è male.

la Redazione

Pillole

Sciopero OrSA

Il prossimo 21-22 luglio saranno chiamati a scioperare i macchinisti che

vorranno aderire alla vertenza dell'OrSA, prosecuzione di quella iniziata già nel 2009 dopo il famigerato Accordo Programmatico del 15 maggio 2009 (tristemente famoso per aver introdotto il modulo di condotta ad Agente Solo).

La nota curiosa consiste nel fatto che, a differenza degli scioperi già proclamati in precedenza, **questa volta non è stato incluso il Personale di Bordo**, che pure avrebbe di che scioperare! Svista o scelta?

DAI LETTORI

Visita fiscale a domicilio

Un collega, che desidera rimanere anonimo, ha scritto all'INPS di Roma dopo aver ricevuto la visita di una sedicente medico fiscale. Riceviamo e pubblichiamo la sua lettera.

«...il giorno 02/05/2011 in posizione di malattia dal 01/05/2011 [domenica, ndr] alle ore 17,20 circa, intento a comunicare al proprio datore di lavoro, TRENITALIA, società del gruppo Ferrovie dello Stato, la necessità di allontanarsi dal proprio domicilio per recarsi dal medico curante, riceveva la visita di una signora dichiaratasi medico fiscale senza tessera di riconoscimento o null'altro che mi consentisse di individuarla come tale. A questo punto lo scrivente, munito di documento di riconoscimento usciva sul pianerottolo per espletare le proprie incombenze ma al mio diniego di riceverla all'interno del proprio domicilio, quest'ultima con fare indispettito voltandomi le spalle e scendendo rapidamente le scale mi intimava di aver rifiutato la visita fiscale, cosa non reale poiché davo la mia disponibilità ad essere visitato in un eventuale ambulanza, ospedale di zona od altro ambiente idoneo, ma non all'interno di casa propria. Volevo anche mettere per iscritto codesta richiesta su eventuali documenti in possesso della signora ma ciò non è stato possibile perché con molta rapidità costei abbandonava il portone. Aggiungo inoltre che avendo il citofono fuori uso, il primo giorno di malattia, apponevo sullo stesso una targhetta adesiva con

la dicitura citofono guasto. Faccio presente che all'interno del mio appartamento era presente una persona che ascoltava la conversazione e può testimoniare quanto scritto ed accaduto»

Viareggio

Poco prima di andare in stampa abbiamo ricevuto la lettera seguente, che riportiamo integralmente.

«Oggi, 5 luglio 2011, la Direzione Personale ed Organizzazione di Rfi (Rete ferroviaria italiana), a firma del signor Riccardo Pozzi, ha inviato al sottoscritto una R/R di “diffida” per comunicare che essere dipendente delle ferrovie e consulente di parte di familiari nella strage di Viareggio del 29 giugno 2009 pone il sottoscritto “in una situazione di evidente conflitto di interessi con la Società”.

A quattro (4) mesi dalla nomina (avvenuta il 7 marzo c.a. a Lucca alla prima udienza dell'incidente probatorio) le Ferrovie dello Stato scrivono: “ci risulta che Lei sta prendendo parte alle operazioni peritali ed abbia già partecipato a vari incontri e riunioni”. Il sottoscritto ha partecipato all'incidente probatorio il 21 aprile a Lucca, il 16, il 30 e 31 maggio alle officine Lucchini di Lovere in provincia di Bergamo, il 7 e l'8 giugno a Viareggio, l'8 giugno a Calambrone (Li) e a Livorno, il 30 giugno ed il 1° luglio a Lovere (Bg).

A questi incontri erano presenti anche consulenti ed avvocati delle società del Gruppo ferrovie dello Stato e del signor Moretti. Il sottoscritto, avendone diritto, è intervenuto al pari di altri consulenti ed avvocati per chiarimenti, richieste ed osservazioni.

La diffida prosegue: “Si aggiunge che... in un incontro pubblico in data 4 giugno, e che ha avuto vasta eco su molti organi di informazione, Lei ha indebitamente espresso alcune considerazioni, sostenendo la tesi, tutta ancora da accertare, di una presumibile responsabilità delle Ferrovie dello Stato nell'incidente in oggetto”.

“Questa Società, oltre ad esprimere una formale censura per il comportamento da Lei tenuto, è costretta a diffidarLa dal proseguire nell'incarico di consulente di parte ... per il conflitto di interessi, cessando immediatamente e comunque non oltre 5 giorni dal ricevimento della presente, dall'incarico stesso dandone riscontro scritto alla società...”.

È pensabile e presumibile che, a distanza di 4 mesi, il signor Moretti, attraverso i suoi fiduciari (sigg. D'Apote, Diana, Resta...), si sia reso conto che la presenza ed il “contributo” del sottoscritto alle udienze sull'incidente probatorio non fosse di Suo (proprio) gradimento. Ogni ulteriore commento è superfluo.»

Riccardo Antonini