



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

Bruno Bellomonte finalmente libero!

Ci sono voluti 29 mesi di carcere, da innocente.

Le accuse di terrorismo e banda armata con le quali lo avevano rinchiuso in galera si sono rivelate alla fine totalmente infondate. I giudici lo hanno assolto con formula piena: "...perché il fatto non sussiste...". Lo avevano messo nel mirino non semplicemente a causa del suo impegno sindacale, prima UCS, poi Sult, poi SdL, ora USB. Lo avevano messo nel mirino soprattutto per il suo forte impegno politico, militante comunista e indipendentista sardo.

E l'assurda, kafkiana motivazione del suo **licenziamento da parte delle Ferrovie: assenza continuata dal posto di lavoro...**

Un **abuso su un abuso...**

Noi ci siamo limitati a fare quel poco che abbiamo potuto fare, oltre alla solidarietà con le parole; siamo venuti in tribunale a testimoniare quello che è, quello che faceva, come lo faceva: alla luce del sole, a testa alta, senza nascondere niente.

Dopo l'assoluzione, ci dovrà essere certamente la battaglia per il reintegro nel posto di lavoro, i danni e quant'altro. Ma ora, **Bruno Bellomonte**, permettimi semplicemente di abbracciarti con gioia e amicizia.

Raniero Casini per il Coordinamento Nazionale Confederale USB

In questo numero:

EUROPA	
<i>Manifestazione di Madrid</i>	2
DIRITTO NELLA CRISI E DEMOCRAZIA IN DEROGA	
<i>The day after. Accordo del 28 giugno, articolo 8, licenziamenti facili</i>	3
NUOVI INVESTIMENTI	
<i>Una nuova cattedrale nel deserto</i>	4
CRISI DEL TPL	
<i>Napoli: proteste in ANM e SEPSA</i>	5
ATAC, CHIESTO INCONTRO URGENTE	
<i>Nessun sciopero selvaggio, ma solo sano malumore</i>	6
Intervista ai lavoratori Atac	6
PER NON DIMENTICARE	
<i>Vanniversario della morte di Massimo Romano</i>	7
POLITICHE INDUSTRIALI	
<i>Soppressione dei treni notte</i>	8
PRASSI AZIENDALE	
<i>I congedi del viaggiante e del macchinista</i>	8
IN-SICUREZZA	
<i>La sicurezza sulle punta delle dita</i>	9
SOCIETÀ	
<i>Il welfare al capolinea</i>	10
<i>Pillole & Agenzie</i>	12
<i>Moretti: "Senza accordo con sindacati pronti a disdetta contratto"</i>	
<i>Ministro Passera: saprà essere imparziale?</i>	
<i>Presidio sui tetti di via Prenestina: Di Pietro chiama Moretti</i>	
<i>Una giornata particolare di un autunno mite, per non dire caldo</i>	

EUROPA

Manifestazione di Madrid



L'USB ha partecipato il 12 novembre 2011 a Madrid alla grande manifestazione tenutasi contro la privatizzazione dei servizi pubblici, su invito delle organizzazioni sindacali spagnole.

In Spagna come in Italia, come negli altri Stati, l'Europa delle banche e dei poteri finanziari vuole imporre un modello sociale che mette al primo posto la compatibilità del bilancio statale rispetto ai diritti e al benes-

sere delle classi sociali più povere.

Per anni il padronato si è arricchito con lo sfruttamento dei lavoratori e con la speculazione finanziaria; oggi si pretende di far pagare la crisi in atto non a chi si è arricchito, ma a chi ha lavorato duramente per sé, per la propria famiglia e per i propri figli.

Noi non ci stiamo.

Noi non abbiamo industrie, non abbiamo banche, non abbiamo aerei o elicotteri, non abbiamo azioni in Borsa.

Non ci siamo arricchiti sfruttando gli altri lavoratori, e non vogliamo pagare per questa crisi della quale non siamo responsabili.

Berlusconi è stato costretto a dimettersi, ma il suo passo indietro non garantisce ai lavoratori pubblici e privati italiani un destino diverso da quello già disegnato a livello europeo e internazionale anche con il vertice del G20 tenutosi a Cannes nei giorni scorsi: in quel vertice è stata ribadita l'intenzione di uscire dalla crisi con la

fine dello stato sociale, la forte perdita di diritti dei lavoratori, la riduzione dei salari e delle garanzie del lavoro, la riduzione delle pensioni, la crescita delle tariffe dei servizi pubblici, l'aumento delle tasse.

Noi non ci stiamo.

In tutta Europa questa crisi sta portando la paura della disoccupazione, precarietà, perdita del posto di lavoro, in una parola paura per il proprio futuro a milioni e milioni di lavoratori.

Per opporci a queste prospettive, non in maniera individuale ma collettivamente, è necessario costruire una forte opposizione politica, sindacale e sociale in ogni Paese europeo; è necessario costruire e coordinare delle lotte in ogni Paese, è necessario capire che di fronte alla gravità dell'attacco è il momento di unire tutte quelle forze che vogliono difendere realmente gli interessi dei lavoratori.

Noi abbiamo già pagato... anche troppo!



Raniero Casini
Direttivo Nazionale USB Settore Ferroviario

DIRITTO NELLA CRISI E DEMOCRAZIA IN DEROGA

The day after. Accordo del 28 giugno, articolo 8, licenziamenti facili

Il 18 novembre, nella sede della Provincia a Roma, Presieduto da **Franco Russo** (Forum Diritti/Lavoro), **Fabrizio Tomaselli** (Esecutivo Nazionale USB) e **Maurizio Marcelli** (Rete 28 Aprile) si è tenuto un seminario su una serie di argomenti di stringente attualità. Azioni legislative del passato Governo e scenari futuri, rappresentatività e democrazia sindacale, accordi interconfederali ed elezioni delle RSU: argomenti da discutere a lungo grazie alla presenza di legali come **Panici** (collegio di difesa, fra l'altro, di Dante De Angelis) di cattedratici come **Ferrara** (prof. emerito di Diritto Costituzionale) o di esponenti della "sinistra" della CGIL (**Cremaschi** e **Rinaldini**).



Scenari foschi all'orizzonte. Soprattutto quando ai normali soggetti della vessazione datoriale, il sindacalismo di base, si affiancano quegli spezzoni, come la FIOM, del sindacalismo confederale. Evidentemente l'allargarsi di certe emergenze ai baluardi delle OO.SS. crea allarmismo anche nelle corporazioni tradizionali e storiche della rappresentanza.

Fine delle RSU liberamente elette dai lavoratori, fine del contratto nazionale e del cosiddetto minimo sindacale, libertà di licenziare per motivi di crisi (come se fossimo in un'età dell'oro), abolizione dell'articolo 18: insomma una deriva inarrestabile e micidiale soprattutto per i giovani (allarme espresso da tutti i relatori).

Il fenomeno più allarmante è rappresentato dalla continua ricerca di deroghe e scappatoie da quelle che dovrebbero essere, al contrario, le rigide norme che sovrintendono al rapporto fra datore di lavoro e prestatore d'opera.

Le proposte? Nell'immediato la scelta di una via referendaria che chieda l'abolizione dell'art. 8 e l'eventuale estensione dell'art. 18 a tutti (anche in imprese con meno di 16 addetti) per una manovra difensiva nei confronti dei giovani e degli assunti con contratti particolari. A questo si affianca, nelle proposte degli interventi dei tecnici della materia giuslavoristica, a una battaglia capillare e sistematica nelle aule dei tribunali.

Una citazione a parte lo merita il prof. **Gianni Ferrara**: un intervento ricco di citazioni, richiami storici, elementi di critica del diritto e una esortazione accorata per la crescita, se non la rinascita, della ragione critica di tutta la classe operaia. Parole di fuoco sono state spese verso l'amministrazione europea basata su regolamenti e direttive che modificano le leggi nazionali, espressione di un valore popolare.

Da parte USB l'indicazione è più decisa verso un intervento di lotte e pratiche sindacali di maggior coinvolgimento dei lavoratori a fronte dell'ampliamento della crisi reale montante. La scelta referendaria lascia, in questa sede, un margine di diffidenza nell'intervento di **Leonardi** (Esecutivo Nazionale USB).

La discussione è comunque solo all'avvio: prossimo appuntamento al Teatro Valle occupato per una kermesse cittadina e di più ampio respiro.

Roberto Testa

NUOVI INVESTIMENTI

Una nuova cattedrale nel deserto

Un'altra cattedrale nel deserto si va ultimando a Roma, nella stazione Tiburtina, dove sopra le installazioni ferroviarie si sta realizzando un progetto avulso dal contesto dell'impianto.

Infatti, al di sopra dei binari si è edificato uno spettrale ecomostro nel quale son state ricavate anche delle postazioni commerciali simili a quelle già realizzate nella stazione Ostiense, messa sottosopra, in occasione dei mondiali di calcio di Italia 90, per realizzare un mastodonte che ha trovato solo un minimo interesse di mercato per 2 anni scarsi, che poi ha cercato, naturalmente, altri spazi mercantili, lasciando tutta quella

superficie abbandonata per divenire, immediatamente, il naturale rifugio di una moltitudine di homeless, dimenticati da questa e da altre civiltà, che lo hanno eletto quale propria naturale dimora.

Con la chiusura dei negozi, appena aperti, in poco tempo sono andati persi anche qualche decina di posti di lavoro, mai difesi da nessuno, proprio per la mancanza di passaggio dei clienti ferroviari, ed in tal maniera l'impianto, così come concepito, è risultato inutile ed anche ingombrante.

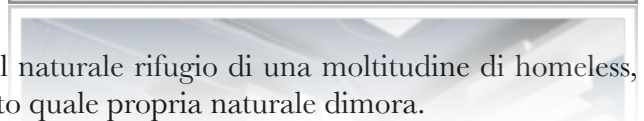
Oggi si sta parzialmente correggendo l'errore grazie alla nuova società ferroviaria NTV, che ha preso questo edificio dismesso come propria sede operativa, dandosi una struttura residenziale quale nuovo vettore di trasporto ferroviario, arrivando a rimodularne l'architettura interna secondo le proprie esigenze, del tutto differenti rispetto agli scopi iniziali.

Dopo circa venti anni, pertanto, si riparte quasi dal punto dal quale si era lasciato questo monumento all'inutilità grazie, e qui c'è la necessità di dirlo, ad una nuova impresa privata, con il beneplacito di un settore pubblico incapace di ridare vita ad una scommessa persa in partenza anni prima, con grande dispendio dei soldi dei contribuenti.

Oggi, allo stesso modo, a Roma Tiburtina si stanno calcando le orme di 20 anni fa, perché a quanto si dice, proprio nell'ambito della struttura, non ci sarebbe una corsa folle per accaparrarsi le nuove disponibilità di commercio messe a disposizione dal nostro gruppo, mancando sempre il passaggio diretto nelle sopraelevazioni ultimande.

Sia chiaro che quella riportata non è soltanto una voce, e noi le abbiamo ascoltate proprio sul posto e per questo le riportiamo e accreditiamo loro un certo fondamento, anche perché chi ha detto non era avventato o male informato, giacché, a ben vedere, il movimento del pendolarismo pulsante, dalle parti della nuova struttura manca del tutto, in quanto lo spostamento tra i binari avviene nei sottopassaggi, ben lontano dai punti vendita preordinati.

L'ingordigia del terziario, al momento, sembra che si sia frenata autonomamente, e solamente in seguito sapremo vedere bene chi avrà avuto ragione alla fine, anche se ci corre l'obbligo pensare all'effettiva utilità di tutta quella mole, costruita sopra ad una stazione ferroviaria che per più di un secolo è stata esposta solamente ai naturali raggi del sole romano.



Segreteria Regionale USB Ferrovieri Lazio

CRISI DEL TPL

Napoli: proteste in ANM e SEPSA

Se pur nei giorni precedenti si davano assicurazioni ai lavoratori tutti nel merito della copertura economica dei stipendi, la società di TPL ANM, il giorno 2 novembre ha scelto di mettere gran parte del personale in ferie d'ufficio.

Tale atto è stato interpretato come forte insicurezza verso quelle argomentazioni rappresentate come garanzia nel merito dei salari e della possibilità di garantire il servizio pubblico di mobilità per la cittadinanza tutta.

La risposta dei lavoratori non si è fatta attendere e hanno occupato la sede della società al fine di avere spiegazioni plausibili che sembra tardino ad arrivare.

Decisivo l'incontro di questo pomeriggio dove istituzioni, aziende e istituti bancari si incontreranno per comprendere se le coperture economiche agognate siano cosa concreta.

Se così non fosse, si potrebbe prospettare un nuovo blocco del trasporto pubblico locale di tutte le società di Trasporto Pubblico Locale della città di Napoli e della provincia che versano nella stessa precarietà.

Una situazione, questa, che sta ormai diventando lo specchio della quasi totalità delle società del settore per il quale, con le varie manovre economiche del Governo, sono stati tagliati il 70% dei fondi destinati e per i quali si stanno moltiplicando piani industriali che tentano di recuperare il tutto a spese dei lavoratori, con carichi di lavoro e tagli sul salario, e dei cittadini attraverso il taglio del servizio.

E dopo l'ANM, come da copione è esplosa anche la SEPSA il giorno successivo, 3 novembre. L'incertezza sull'erogazione degli stipendi ha causato il blocco spontaneo dei lavoratori con gravi disagi per l'utenza.

Anni di mala gestione clientelare politico/sindacale hanno causato danni enormi ed i tagli di flussi economici al settore provenienti dal governo centrale stanno facendo il resto.

Le prime avvisaglie si stavano già facendo sentire un pò ovunque, ma adesso i nodi arrivano al pettine: Calabria, Lazio, Campania. Questi i campanelli suonati in queste settimane.

La totale incapacità di una classe politica a tutti i livelli, sta mettendo a repentaglio decine di migliaia di posti di lavoro ed

il diritto alla mobilità dei cittadini.

Sul versante sindacale la complicità dei sindacati istituzionali è ormai palese, immobili come sono su di una trattativa contrattuale che porterà solo peggioramenti per la categoria.

Le politiche di privatizzazione del TPL che avanzano senza tregua, in barba anche ai referendum di giugno, non sono la panacea, ma rappresenteranno un enorme passo indietro, con aumenti delle tariffe e perdita di garanzie per gli addetti.

Per quanto riguarda la Campania, infine, la consapevolezza che si stia generando un enorme crisi del settore è ormai chiaro, il TPL campano è una polveriera pronta ad esplodere a meno di interventi decisi delle istituzioni.

Basti pensare alle diverse realtà in crisi a Napoli, Caserta e Salerno, oltre alle miriadi di piccole aziende di trasporto che appena boccheggiano.

Il fermo spontaneo di ANM prima e SEPSA poi rappresenta, probabilmente, solo l'inizio di un lungo percorso di lotta, in cui USB sarà al fianco dei lavoratori per salvaguardare livelli occupazionali e diritti, senza perdere di vista il cammino intrapreso con i movimenti sul territorio, fermamente convinti che solo la convergenza dei diversi soggetti sociali presenti possa realmente provare a risolvere i problemi.



USB Lavoro Privato

ATAC, CHIESTO INCONTRO URGENTE

Nessun sciopero selvaggio, ma solo sano malumore

L'Unione Sindacale di Base chiede un incontro urgente al Prefetto di Roma. Nella lettera del 9 novembre 2011 indirizzata a Giuseppe Pecoraro, il sindacato scrive: “viste le iniziative spontanee dei lavoratori autoferrotranvieri della società ATAC S.p.A. di Roma che, nella loro piena legittimità, scelgono di svolgere il servizio richiamando il pieno rispetto delle normative vigenti sulla sicurezza del servizio trasporto passeggeri, registrando con grande preoccupazione le affermazioni per mezzo stampa del Sindaco Gianni Alemanno il quale tenta di addebitare gli eventi ad un fantomatico ‘sciopero selvaggio da parte di sindacati non confederali o non accreditati sul piano contrattuale nazionale’, ritenendo che tali affermazioni amplificano fortemente il già notevole malumore dei lavoratori del settore, con la presente richiede urgente incontro”.

Ufficio stampa USB

D&R

Intervista ai lavoratori Atac

Molto spesso nelle nostre assemblee o nei discorsi fra i colleghi si sente dire “tutti al turno” oppure “facciamo rispettare la normativa”.

Dalle parole ai fatti: qualcuno lo ha messo in pratica il personale dell'Atac di Roma (trasporto cittadino). Rivolgiamogli alcune domande.

Diciamo per prima cosa che è improprio definire lotta quella messa in atto dai lavoratori Atac recentemente.

Attenersi a quelle che sono le regole e le leggi, regolanti la sicurezza del servizio e di chi lo “produce”, dovrebbe essere nel *modus operandi* quotidiano di ogni lavoratore che opera nel settore.

Gli enormi problemi strutturali che, aziende come Atac hanno fatto diventare cronici per non aver investito in mezzi e strutture, fanno sì che ogni giorno i lavoratori, per assicurare ai cittadini un servizio decente, sono costretti a non rispettare la normativa vigente, assumendosene, di conseguenza, tutte le responsabilità conseguenti.

1. In questo periodo, in maniera differente, i lavoratori hanno deciso semplicemente di non “rischiare” per coprire le carenze di un servizio sempre più fatiscente che individua come azione di contro canto dell'azienda i nuovi tagli del salario, in barba anche e soprattutto all'operato meritorio e di abnegazione del personale, come appena detto.

Siamo consapevoli che queste decisioni producono un forte disagio agli utenti, ma nel contempo ci sentiamo vicini e solidali ai lavoratori a cui l'azienda ogni giorno chiede piena collaborazione (a rischio e pericolo loro) tentando di toglierli, in cambio, 300/400 euro mensili.

2. Le iniziative spontanee messe in atto attraverso il tam tam aziendale dai lavoratori tendono proprio a frenare, quale azione di rivalsa, questa prospettiva antisociale e diseconomica di una società non ancora spurgata del tutto dagli echi della parentopoli che ha coinvolto l'intera giunta capitolina.

Qualcuno, in ogni caso, dopo la firma del verbale del 9 novembre, ha cercato di mettere “il cappello” sull'accordo, cercando di prendersi i meriti e, segnatamente, sono

gli stessi “avvoltoi” che i nostri colleghi, nelle iniziative sotto a via Prenestina e successivamente al Campidoglio, avevano già diffidato quali loro rappresentanti.

Noi siamo convinti che lo strumento dello sciopero rimane un punto fermo nelle lotte dei lavoratori, anche se nel nostro settore, al più presto, si dovrà aprire una riflessione su come superare la gabbia della regolamentazione degli scioperi.

Oggi tra procedure e fasce garantite gli scioperi nel settore dei trasporti hanno perso di peso conflittuale e fatti così, praticamente, le agitazioni producono effetti ridimensionati.

3. Il sindacalismo conflittuale, nell'immediato, dovrà per forza di cose prendere “il toro per le corna”, anche perché la forza datoriale vuole accorciare ancora di più la possibilità di questo istituto storico e prezioso per la forza lavoro.

Detto questo, il rispetto delle regole e delle norme sulla sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio rimane un nostro punto fermo e, pertanto, siamo contro qualsiasi collaborazione sminuente le norme sulla sicurezza e se questo si tradurrà in un aumento di conflittualità, le colpe non potranno essere addebitate a chi lavora nel solco della regolarità normativa, a differenza di un'azienda che prima di appellarsi a garanti e a procure (come ha fatto in questo caso), dovrebbe spiegare dove spende i soldi destinati alla messa in sicurezza dell'esercizio.

4. Ovviamente le reazioni sono state più che positive, soprattutto davanti al ritiro della disdetta degli accordi aziendali. Faccio notare che per le medesime motivazioni nel trasporto su gomma sono state fatte manifestazioni spontanee a via Prenestina e a piazza Venezia bloccando in tutte e due i casi il traffico stradale.

Roberto Testa

PER NON DIMENTICARE

V anniversario della morte di Massimo Romano

Torniamo a ricordare Massimo Romano in occasione del quinto anniversario della sua morte e a 5 giorni di distanza dall'udienza processuale che si è svolta il 10 novembre scorso presso la sezione distaccata del tribunale di Tivoli a Castelnuovo di Porto.

Un processo difficile, in cui si incrociano le aspettative di giustizia civile dei suoi familiari, e l'obbligo dell'azione penale per definire le colpe e le responsabilità oggettive sulla mancata protezione a un lavoratore.

Difficile anche perché sul suo svolgimento pesano tutte le disfunzioni della giustizia italiana, in primis la dilatazione dei tempi di durata.

A distanza di cinque anni infatti siamo solo alla quinta udienza; uno stillicidio di rinvii dovuto alla presentazione di documenti o nuovi test da parte degli avvocati della difesa, o, come è successo ancora nell'udienza del 10 novembre scorso, all'impreparazione dell'ispettore del lavoro che avrebbe dovuto deporre sull'indagine da lui condotta, e che è stato messo in difficoltà dalla difesa degli imputati.

Cinque anni e ancora non si ha, almeno, un abbozzo del quadro delle responsabilità, a discapito dell'esigenza di verità sulle cause che hanno provocato l'incidente mortale del nostro compagno di lavoro: e nel frattempo, forse, le stesse cause sono state all'origine degli altri incidenti mortali in RFI.

Quanto tempo, in questo Paese, deve passare affinché si veda soddisfatta una legittima e collettiva esigenza di verità giustizia? Quanto per quella alla memoria di Massimo? Quanto per quella dei colleghi imputati?

Quanto per quella di tutti i ferrovieri?

Attualmente sono ancora in corso i processi per la morte sul lavoro di:

- **Anthony Forsythe** investito da un Eurostar nei pressi della stazione di Torricola la notte del 10 dicembre 2007; (Tribunale di Roma)
- **Bruno Pasqualucci** morto dopo un mese di agonia per essere stato travolto da un mezzo d'opera il 23

ottobre del 2009 nella stazione di Maccarese; (Tribunale di Civitavecchia)

- **Armando Iannetta** travolto da un treno la notte del 19 dicembre a Piedimonte San Germano in provincia di Frosinone; (Tribunale di Frosinone);

tutti ferrovieri della Manutenzione Infrastrutture di Roma.

Fare chiarezza sulle cause di questi incidenti è nell'interesse di tutti, perché è interesse primario di tutti il diritto alla sicurezza sul lavoro; troppi i compagni di lavoro persi negli ultimi anni, e troppo rischioso è il non fare presto piena luce sulle effettive responsabilità per le loro morti.

Roma 15 novembre 2011

Comitato per la verità sulla morte del ferroviere Massimo Romano

POLITICHE INDUSTRIALI

Soppressione dei treni notte

A distanza di circa sei mesi dall'audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera, questo annuncio della Unione Nazionale dei Consumatori (<http://tinyurl.com/bmwo9bj>) ci offre lo spunto per confermare quelle che erano le nostre obiezioni mosse in quella occasione: la mancanza di un intervento regolatore di pianificazione all'interno del comparto.

Chi volesse leggere l'intero contenuto della lettera dell'Unione (provenienza: la regione Calabria) la può trovare al link sopra riportato; ci preme sottolineare come questi sviluppi, la cancellazione dei treni notturni da e verso il Meridione, portino solo e unicamente verso uno scenario di azzeramento del trasporto sociale e della mobilità sostenibile.

Mentre si scatena la lotta fra vettori diversi, aereo contro treno, si "vince" al Nord e si sceglie "la resa" al Sud e alimentando quel taglio fra due parti della stessa nazione; inoltre ci si affida a un segmento di trasporto non compatibile con le necessarie scelte di riduzione delle emissioni su una fascia di collegamenti a medio raggio: proprio dove il trasporto ferroviario deve "vincere" questa gara insensata.

Proprio per noi ferrovieri in esercizio sembra strano che vengano portate a giustificazione dei tagli lo scarso traffico: eppure ogni notte assistiamo a questi spostamenti costanti di viaggiatori di ogni età, nazione, provenienza sociale, ceto e razza che per motivi fra i più diversi sono costretti a sobbarcarsi il peso di un viaggio di certo non comodo e dove poco o niente viene fatto per renderlo meno disagiata (leggere per credere la dichiarazione di Unione Consumatori nel link).

Un altro aspetto importante riguarda la ricerca del nostro obiettivo per l'ampliamento di una costante linea di colloquio con le unioni dei consumatori, con le organizzazioni di pendolari e con tutte quelle realtà riconducibili al mondo della mobilità sociale che rappresenta il grosso dei numeri delle quotidiane percorrenze e che si cerca di nascondere per mostrare solo il traffico ad alta velocità.

Buona lettura.

la Redazione

PRASSI AZIENDALE

I congedi del viaggiante e del macchinista

A Roma la questione è sempre più al calor bianco perché, giunti ad un'altra fine dell'anno, non si è ancora risolta la faccenda dei congedi del personale viaggiante e di macchinista che continuano a sparire.

Cosa da non crederci, in effetti, ma questo malcostume vige ed impera oramai da qualche anno e, anche se qualcuno tende a rimuovere, la tenuta della contabilità aiuta, rimanendo un buon metodo per difendere i propri diritti elementari dalle attenzioni interessate aziendali, tendenti a negare l'effettivo computo dei congedi realmente goduti dal personale, unitamente alle ore di riposo settimanali spettanti, anche queste decurtate in modo sospetto e costante.

L'interesse oscuro è mal celato dietro la scusa magra, posta a carico di un sistema operativo che non sarebbe in grado di interagire con la realtà, vile ed inaccettabile pretesto, in quanto l'apparato sbaglia sempre a danno dei lavoratori e mai a loro favore e questo fatto la dice lunga.

Il giochetto, vecchio e datato adesso è diventato un vero sport e viene praticato un pò su tutti essendo spar-

so a macchia d'olio, perché almeno nessuno possa dire di essere stato trattato peggio rispetto agli altri. Molti colleghi, purtroppo, non cogliendo l'impertinenza mostrano il fianco ai difetti dei meccanismi rodenti di una macchina societaria, estremamente appassionata a prendersi oltre il convenuto, in barba ad un'etica professionale che dovrebbe essere il suo motivo d'orgoglio.

Altri ferrovieri, con la pazienza troppo temprata, si affidano alla clemenza della contrattazione, confidando in un ravvedimento al tavolo a posteriori che risulta del tutto illusorio, e se stiamo ancora al "carissimo amico" è perché la trattativa, basata su certe regole, resta un atto di inutile attesa e, nel frattempo, il personale aspetta e spera, mentre gli assidui frequentatori del tavolo non sentono più nemmeno l'esigenza di dissimulare l'imbarazzo.

Mentre il tempo impone distanze sempre meno colmabili, il problema si trascina stancamente, cumulandosi, dopo San Silvestro, con una nuova problematica insorgente a mezzanotte ed un minuto del nuovo anno, come un vorticoso tour.

Muovendosi ai margini delle convenzioni la società alimenta un alone di diffidenza verso la propria immagine, sempre più incline alle soddisfazioni di conto e del tutto indifferente al rispetto di una dignità lavorativa che è falciata proprio alle radici da una mentalità impopolare, che riporta tutto al budget, imponendo sacrifici solo ad altri, la pazienza francescana dei quali prima o poi finirà, ponendo fine, si spera, ad uno stillicidio esecrabile.

Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio

IN-SICUREZZA

La sicurezza sulle punta delle dita

Sul numero di febbraio di Cronache ferroviarie pubblicavamo un articolo su una iniziativa per la formazione ed informazione sulla sicurezza dei dipendenti di RFI; in quell'articolo parlavamo del "**Totem**", un apparecchio informatizzato - che all'epoca abbiamo definito "espositore multimediale" - mediante il quale i lavoratori di RFI possono accedere ai diversi manuali, alle procedure di sicurezza emanate e alla normativa di sicurezza vigente e in più può fruire di **contributi a carattere formativo**.

Già allora avevamo messo in evidenza le contraddizioni del voler ridurre la formazione ed informazione sulla sicurezza confidando sulla buona volontà del singolo lavoratore, mentre la normativa e la giurisprudenza hanno già espresso posizioni molto chiare a riguardo.

E mentre RFI pubblicizzava la propria iniziativa (gennaio 2011), davamo la notizia dell'ultim'ora delle **morti sui binari di Carmelo Costanzo**, operaio di RFI, e di **Antonino Micali** della ditta *Ventura* sul numero di febbraio.

È quindi con sincera costernazione che veniamo a scoprire che *questo* palliativo di RFI viene addirittura premiato dall'INAIL, nel corso della cerimonia conclusiva della campagna europea sulla manutenzione sicura 2010-2011, promossa dall'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro (EU-OSHA).

Inoltre le affermazioni della macchina mediatica risultano incredibili, infatti la comunicazione aziendale arriva ad affermare che il progetto Totem è: *"Un progetto che ha determinato un aumento della professionalità, una riduzione delle incertezze e un miglioramento della consapevolezza nell'approccio con l'attività lavorativa."*

Tutto questo in soli 9 mesi di sperimentazione, con sole 20 postazioni operative (no sono previste 750!). Anche perché, tanto per dire, il **Totem** di Roma Termini non funziona.



Manuel Balbi

SOCIETÀ

Il welfare al capolinea

Questo è stato il titolo di un editoriale di Repubblica di qualche giorno fa e sulla criticità del momento l'ha detta tutta.

Per tale ragione, come cittadini, non ci aspettiamo più di tanto dal nascente governo, imbottito di professionisti e di professori che hanno già avuto un passato e quello di qualcuno non è neppure tanto trasparente, ragion per cui già alcuni di questi illuminati salvatori della patria preferiscono non rivangare.

Come lavoratori, diversamente, ci sentiamo ancora più responsabilizzati dal momento, perché, oramai, i nodi sono arrivati al pettine, e l'azione iniqua delle ultime amministrazioni adesso mostra i danni prodotti dalla bieca cecità di chi nulla ha fatto crescere mentre razziava le risorse del sistema paese, azzerando prospettive e welfare.

Nel settore dei trasporti gli enti locali non hanno più liquidità, e presto i vari contratti di servizio, stipulati anche con Trenitalia, non potranno più essere onorati, annoverando già dei pesanti mancati pagamenti.

Siamo al capolinea di ogni discorso possibile circa questi patti con le regioni, che dovranno rinunciare al ruolo politico dell'attuale servizio ferroviario, non potendo più celare quanto sia diventata corta la coperta, ed ogni promessa elettorale, nel merito, non potrà essere rispettata, con grande disappunto dei pendolari che, quotidianamente, si servono della ferrovia.

Rimanendo i pagamenti insoluti la nostra azienda non potrà più garantire il servizio così come è strutturato al momento, optando, fatalmente, per dei tagli che stuzzicheranno la suscettibilità di una clientela già largamente insoddisfatta dell'attuale offerta di mobilità.

Il problema nel suo insieme, comunque, non sarà risolto neppure con questo "piccolo" accorgimento, perché il disavanzo economico è troppo compromesso, ed allora dovranno essere presi altri provvedimenti d'urgenza, impopolari a tutto tondo, mancanti, tra l'altro, di un tempo di sedimentazione, in quanto la rapidità delle decisioni indotte verrà determinato dall'ingordigia di un mercato che mette fretta a tutta l'Europa, schiacciata, specialmente nell'area euro, dalla necessità di liquidità delle banche, alle quali, in questo momento, manca più che mai la terra sotto i piedi, avendo i forzieri tristemente vuoti.

Di conseguenza potrebbe accadere l'irreparabile, anche perché l'ATAC lo ha già annunciato, con la chiusura del consorzio *metrebus*, che nel Lazio ha calmierato i prezzi della trasferibilità regionale per diversi anni, consentendo all'utenza di prediligere per una forma di spostamento meno comoda ma decisamente più economica, ancor più oggi, quando le accise della benzina stanno mortificando qualsiasi possibilità di sentimento sociale, andando a toccare sensibilmente l'economia privata di quanti non hanno alternative al mezzo privato.

Verificandosi lo smembramento di questo sistema da equo-canone, ogni azienda che fa trasporto farà capo a se stessa, potendo attuare un'azione diretta nei rapporti economici, praticando prezzi da libero mercato che, in regime di monopolio, si tradurrebbero, nell'immediato, come l'ennesimo danno-beffa per molti utenti, sottoposti ad un nuovo salasso, ricevendo in cambio un servizio ancora più fatiscente.

Pur addensandosi questi nuvoloni plumbei potremo non avere ancora soddisfatte le esigenze di immediatezza dell'economia tambureggiante, che per le insorgenti necessità di un'oligarchia globalizzante potrà rivedere il sistema in toto, ed allora non basteranno più lacrime e sangue, ci vorrà ancora più coraggio, dovendolo trovare in una visione d'insieme del settore.

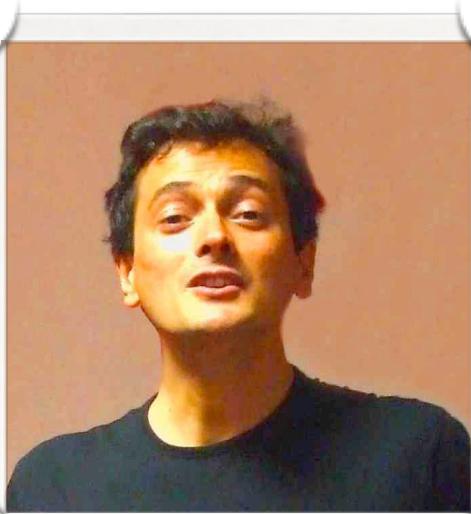
In tale maniera, il quadro si andrà via via precisando ed, alimentando la follia collettiva del momento, ci potrà essere un processo di accelerazione delle famose società "private" regionali che, nella loro missione storica, si faranno banditrici della salvaguardia collettiva, accogliendo, a tale fine, i resti, ai più bassi costi, dei residui gestionali del gruppo FS e dei vari TPL, che andranno a deprimere maggiormente la richiesta di lavoro, decimando le fila degli addetti, rimodulati nei ranghi secondo motivazioni "razionali" di concorrenza, che non impone vincoli per le scelte, e per i ferrovieri non ci sarà possibilità di valutazione in quanto nel 2012, finalmente per i futuri padroni, andrà a regime anche l'opportunità della cassa integrazione, sottoscritta per tempo con colpa cosciente dal sindacato concertativo, ed allora, nella deriva plebiscitaria, senza patire volgari pregiudizi, dovremo essere tutti pronti, a far inizio dai compagni della cattedra, perché un domani certo diventerà una chimera per tutti i cittadini di buon senso.

Luigi Corini

Auguriamo

pronta guarigione al collega Alberto Gambino

Carissimi, solo per informarvi (se già non siete stati informati) del brutto momento che sta vivendo il nostro collega: si trova in terapia intensiva al Policlinico Gemelli dopo aver avuto un malore domenica sera. È stato operato d'urgenza e la sua situazione è apparsa non semplice fin dall'inizio. Ci auguriamo che Alberto si riprenda al più presto e credo di non sbagliare nel dire che tutti noi saremo disposti ad aiutarlo qualunque sia la necessità.



Quello che vorrei affidare a voi è una riflessione sulla vicenda: il male di Alberto sembrerebbe provenire da un problema cardiovascolare; a questa patologia viene spesso associata la parola magica “stili di vita”. Cioè: Tizio si è sentito male (o addirittura è morto) perché non aveva un corretto stile di vita; tutto purtroppo vero. Ma che dire quando nello stile di vita cosiddetto si fa rientrare “solamente” il consumo di cibo, il fumo, la sedentarietà e non la qualità della vita in generale compresa quella lavorativa? Questo perché Alberto tutto può sembrare meno che una persona che conduce una vita “spericolata”.

Alberto proprio recentemente si era lamentato, in un ragionamento fatto tra colleghi, della stanchezza accumulata “facendo il turno” e “facendo il mio”; della difficoltà a recuperare la fatica della sestina e della mancanza di tempo per svolgere le attività, (lo studio, il teatro) a cui tanto teneva. Proprio quelle passioni che servono a qualificare uno stile di

vita corretto. Quelle valvole di sfogo alle tensioni e allo stress quotidiano.

Forza Alberto, aspettiamo per poterti venire di nuovo a applaudirti a teatro.

Roberto Testa

P. S.: Alberto aveva attivamente partecipato allo studio sullo stress del personale mobile all'Università La Sapienza e aveva collaborato alla realizzazione del relativo questionario (vedi www.inmarcia.it).

P. P. S.: e se Alberto fosse stato alla guida di un treno quando si è sentito male?

Pillole & Agenzie

Moretti: "Senza accordo con sindacati pronti a disdetta contratto"

"Le Ferrovie dello Stato Italiane sono pronte a disdettare il contratto se non si arriverà a un accordo con i sindacati". Lo ha ribadito l'amministratore delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti, a margine di un'audizione alla Camera. "Se non avremo l'adesione sindacale per un nuovo contratto - ha proseguito Moretti - abbiamo detto loro che dovremo disdettare quello attuale". A chi chiedeva quale fosse il modello di riferimento proposto ai sindacati, il top manager ha risposto: "Tutti tra quelli firmati in altre società, tranne il nostro scaduto da 4 anni". Moretti ha quindi lamentato il fatto che i sindacati abbiano firmato contratti con altre società al di fuori di quel contratto unico della mobilità che tutte le parti dicono di voler fare. "Noi - ha ripetuto parlando delle cifre illustrate in audizione - non possiamo competere in un mercato liberalizzato se il nostro costo del lavoro orario è superiore del 40% rispetto agli altri operatori". Secondo l'ad di FS Italiane il modello contrattuale da applicare ai dipendenti delle Ferrovie "non deve essere il nostro, perché è il peggiore in assoluto".

fonte: fsnews.it

Ministro Passera: saprà essere imparziale?

«... Poi c'è l'impegno della banca nelle autostrade, con una presenza nella Brescia-Padova e in tratte da costruire come la Pedemontana lombarda, c'è la quota del 20 per cento nella Ntv, la società ferroviaria di Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle (con dentro le ferrovie francesi) che vuole fare concorrenza alle Ferrovie dello Stato. Come ministro Passera dovrà occuparsi di questi settori: riuscirà a dimenticare il passato e ad essere imparziale? »

fonte: cadoinpiedi.it

Presidio sui tetti di via Prenestina: Di Pietro chiama Moretti

Dal 24 novembre i lavoratori delle Wagon Lits si sono accampati sui tetti degli uffici di Trenitalia di via Prenestina a Roma, per protestare contro le decisioni della società di trasportare in appalto il servizio a ditte francesi. Questa decisione comporterà il licenziamento di circa 1.000 dipendenti delle ditte che attualmente operano in appalto per Trenitalia. L'ex Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Di Pietro, è salito il giorno 30 novembre sui tetti di via Prenestina, dove ha incontrato i lavoratori della Servirail, Wasteels e Rsi che stavano protestando contro il licenziamento. Durante la 'visita' Di Pietro ha telefonato all'ing. Moretti, chiedendo udienza per i lavoratori in procinto di essere licenziati - scavalcando peraltro i sindacati.

video: repubblica.it

Una giornata particolare di un autunno mite, per non dire caldo

Viareggio, Ieri [29 novembre, ndr], alle 04.30 siamo partiti alla volta di Roma per essere, alle ore 10.00, alla stazione Tiburtina. Eravamo in 38 (ironia della sorte, come il numero degli indagati per la strage di Viareggio). Familiari, Associazione "Il mondo che vorrei" e Assemblea 29 giugno volevano essere presenti all'inaugurazione della nuova stazione dopo l'incendio dei mesi scorsi. Ovviamente, per ricordare anche ai presenti (al banchetto) la strage del 29 giugno 2009.

Ma così non è stato, non è stato possibile. Arrivati sulla tangenziale per Roma il pullman è stato scortato da due volanti della polizia ed "accompagnato" nei pressi della stazione Tiburtina. Ad aspettarci vi erano poliziotti e blindati allo scopo di impedire il "contatto" con le autorità che inauguravano la nuova e bella stazione. A noi si sono, poi, uniti i lavoratori della Waggon lit in difesa del posto di lavoro.

Abbiamo, ripetutamente, chiesto di oltrepassare il cordone "sanitario" a protezione degli intoccabili (ed inavvicinabili); vi sono stati vivaci corpo a corpo con i poliziotti per la contesa di un metro, un funzionario, più volte, ci ha detto di pazientare, che lui aspettava comunicazioni (ed ordini) dall'alto; gli striscioni, i cartelli, e soprattutto le foto (delle vittime) appese al collo dei familiari, non potevano rischiare di disturbare la festa.

A mezzogiorno, bontà loro (!), hanno concesso di avanzare 100-150 metri verso la stazione, poi siamo stati di nuovo bloccati. Una giornata come questa diventa quasi incommentabile ... difficile da raccontare.

Quindi siamo risaliti sul pullman e, di nuovo scortati dalle volanti, siamo arrivati sulla tangenziale per Viareggio. Sul pullman è continuata la discussione, le informazioni, gli appuntamenti, le iniziative per questa battaglia in "movimento" da due anni e mezzo. Agli obiettivi di sicurezza, verità e giustizia, adesso, dovremo aggiungere anche quelli per il diritto di espressione, di visibilità, di agibilità. Appena rientrati, alle 18.30, ci siamo organizzati per essere presenti al Consiglio comunale in programma alle ore 19.00. "Armati" di striscioni e foto siamo andati in Comune ed abbiamo chiesto la parola. Ha parlato Daniela, presidente dell'Associazione "Il mondo che vorrei", per chiedere una presa di posizione di denuncia per i gravi fatti avvenuti la mattina a Roma, un incontro con il presidente della Repubblica (la richiesta è inesausta da marzo di questo anno) e con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la reintegrazione di Riccardo, ferroviere licenziato il 7 novembre scorso.

Il Consiglio ha interrotto la seduta alcuni minuti per riunire i capigruppo. Poi il Consiglio comunale di Viareggio ha approvato all'unanimità una mozione che ha raccolto lo spirito e le richieste avanzate da Daniela nel suo intervento.

Alle 20.00 questa giornata, faticosa e per certi versi imprevista, si conclude con questo significativo risultato.

Assemblea 29 giugno

Errata corrige: sul numero speciale dedicato al licenziamento di Riccardo Antonini, il comunicato dal titolo "Licenziato Riccardo Antonini, tecnico della manutenzione di RFI" è stato erroneamente accreditato a Patrizia Lazzari. Il comunicato era di a firma "USB".