

Ferrovieri2.0

Foglio d'informazione dei Ferrovieri Usb Emilia Romagna

PREPARIAMO L'AUTUNNO



La straordinaria adesione da parte dei ferrovieri all'ultimo sciopero nazionale ha evidenziato come i temi al centro della protesta siano condivisi dalla stragrande maggioranza dei lavoratori. Il movimento di opposizione e contrasto alle scelte di azienda e sindacati complici non è un fuoco di paglia.

Gli stessi comunicati aziendali parlano di un'adesione massiccia: dei 6.700 treni programmati per il giorno 13 Luglio hanno circolato 2.337 – compresi i merci i tanti treni da garantire alla pax e Italo.

In Emilia Romagna, alla regionale, l'adesione del personale mobile è stata del 90%.

- Denunciare condizioni di lavoro disumane che negano diritti fondamentali della persona; quelli al pasto, al sonno o semplicemente alla socialità;
- Cancellazione della legge Fornero sulle pensioni e ripristino dei 58 anni per le attività usuranti;
- Difesa della sicurezza, contro il riordino normativo che dequalifica figure professionali cruciali per la sicurezza dell'esercizio;
- Riassunzione dei ferrovieri ingiustamente licenziati a causa del loro impegno a difesa della sicurezza di lavoratori ed utenti,
- Opposizione al testo unico sulla rappresentanza che impone la dittatura di Cgil, Cisl Uil e compari sui posti di lavoro.

Sono questi i punti qualificanti di una piattaforma di lotta che è stata in grado di ridare corpo e voce alle rivendicazioni sindacali dei ferrovieri.

Un risultato che appartiene prima di tutto ai lavoratori e che, vogliamo ricordare, noi per primi in Emilia Romagna abbiamo contribuito a costruire.

L'11 maggio dello scorso anno il primo sciopero regionale del personale mobile proclamato da USB in Emilia Romagna, seguito da quello di 24 ore del 15-16 giugno. Con quei due straordinari scioperi abbiamo dimostrato che esistevano le condizioni per mobilitare i lavoratori e che era possibile allargare il fronte di lotta fino ad arrivare al coinvolgimento dell'intera categoria.

Quella intrapresa è certamente una battaglia di lunga durata, difficile, perchè i temi al centro della mobilitazione non sono facilmente raggiungibili, ma necessaria. La situazione generale richiede un salto di qualità: i lavoratori devono tornare ad essere protagonisti. Non è più il tempo di delegare e assistere passivamente allo scontro in atto con chi- azienda e sindacati complici- vogliono farci ripiombare nel medioevo. È il tempo delle scelte, passa dalla tua parte, iscriviti a USB.



Il 17 luglio tre ferrovieri della manutenzione infrastrutture di RFI sono stati travolti e uccisi da un treno regionale mentre lavoravano sul binario della linea Gela-Licata in provincia di Caltanissetta.

Le garanzie per la sicurezza sul lavoro dei ferrovieri di RFI in tutta Italia sono di fatto ad un livello di allarme e vi è la necessità che si squarci la cortina di mistificazione sulle reali modalità operative della manutenzione in RFI.

Rete Ferroviaria Italiana si è dotata fin dagli anni 2000 di un sistema di gestione centralizzato per il controllo delle attività in sicurezza e dopo l'intervento dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria (ANFS) ha modificato le Istruzioni per la protezione dei cantieri di lavoro in senso restrittivo, per cui non dovrebbe essere possibile per i ferrovieri trovarsi sui binari in esercizio di circolazione: invece da anni continua la serie di investimenti nella più totale assenza di adeguate risposte da parte di RFI.

La realtà è che di quella normativa in RFI si fa quotidiana carta straccia e i ferrovieri, costretti da un organizzazione del lavoro che sconta le politiche dis-occupazionali di FSI e alle prese con le migliaia di carenze negli organici d'impianto, sono esposti a livelli di rischio sempre crescenti in quanto sottoposti a continua pressione da parte della Società affinché la circolazione dei treni non subisca interruzioni malgrado le massicce necessità d'intervento alle linee.

La politica di smantellamento del potenziale produttivo del settore manutenzione di RFI con il dirottamento delle risorse finanziarie verso le imprese private confligge in modo sempre più evidente con le norme di sicurezza emanate dalla stessa Società; la riduzione dei riposi, l'allungamento degli orari di lavoro, l'aumento delle prestazioni notturne e degli straordinari, sono l'effetto della compressione di fatto delle tutele dei ferrovieri per accostarli ai trattamenti economici e normativi praticati dalle imprese private nelle quali, e i ferrovieri lo sanno bene, in materia di diritto del lavoro vige la più totale arbitrarietà padronale.

A complicare il quadro della sicurezza sul lavoro nella manutenzione infrastrutture (e in tutto il settore delle attività ferroviarie) vi è anche il peggioramento delle condizioni di lavoro del personale di condotta e di bordo dei treni che per effetto del vigente contratto di lavoro e del cosiddetto riordino normativo è sottoposto a crescente stress per turni di lavoro che sfiorano le dieci ore e articolati con modalità fisiologicamente insostenibili.

Vergognosa è la decisione del tribunale del lavoro di Firenze di confermare il licenziamento del ferroviere Riccardo Antonini accusato di conflitto di interesse da FSI per la sua consulenza a favore dei familiari della strage di Viareggio del 29 giugno 2009; siamo all'assurdo: mentre continua la strage di lavoratori delle ferrovie la Società FSI si scaglia pesantemente contro quei ferrovieri che si impegnano per la sicurezza; e non si trova giustizia nemmeno nei tribunali!

La sola risposta da opporre alla crescente insicurezza nelle ferrovie dovrà essere la mobilitazione dei lavoratori per contrastare le politiche di smantellamento di tutele e diritti e costringere le istituzioni, legislative, di controllo e giudizio, ad aprire finalmente gli occhi sulle cause di queste annunciate morti per lavoro nelle ferrovie italiane.

USB a nome e per conto di tutti i lavoratori iscritti all'Organizzazione esprime condoglianze e solidarietà ai familiari dei tre ferrovieri morti sul lavoro.

RICCARDO, SIAMO CON TE !

Mentre a Siracusa morivano tre operai della manutenzione, la corte di Appello di Firenze, respingeva il ricorso per la reintegra di Riccardo Antonini. Una sentenza macabra e vergognosa. A Riccardo va tutta la nostra vicinanza e solidarietà e l'invito rivolto a tutti i ferrovieri a sostenere la cassa di solidarietà.

Di seguito riportiamo la dura presa di posizione dell'Assemblea 29 giugno e dell'Associazione "Il Mondo che vorrei"

Dalla sentenza a lutto di Lucca del 4 giugno 2013 alla sentenza che gronda sangue di Firenze del 17 luglio 2014.

Ieri alle 17.50, l'avvocato comunicava l'inammissibilità del ricorso per la reintegrazione di Riccardo Antonini, alle 17.55 sui binari della Sicilia perdevano la vita tre ferrovieri, di Rfi addetti alla manutenzione dei binari.

Sentenze di questo tipo, come quelle nei confronti di altri ferrovieri impegnati sul fronte della sicurezza in ferrovia, intimidiscono, ricattano, minacciano i ferrovieri che rivendicano il diritto alla critica ed alla cronaca per tutelarsi dalle morti sul lavoro e per evitare stragi come quella di Viareggio del 29 giugno 2009.

Sentenze inqualificabili, illegittime e disumane che incitano o, meglio, istigano datori di lavoro e manager a continuare sempre di più a trascurare la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro, tanto: o vengono premiati come nel caso di Moretti o riescono sempre a farla franca.

Chi emette simili sentenze irresponsabili e di una gravità inaudita si macchia di crimini contro l'umanità *in tempo di pace*.

Anziché tutelare il diritto alla vita, alla salute, alla sicurezza, si inchinano a padroni e manager e si genuflettono alle loro aberranti logiche di profitto.



SCIOPERO FARLOCCO

Dallo sciopero vero di cui parliamo in prima pagina, allo sciopero farlocco ad opera dei sindacati complici.

Uno sciopero farlocco, quello indetto il 25-26 luglio in Emilia Romagna, per il personale mobile della regionale.

Vogliamo ricordare agli apprendisti stregoni che lo sciopero non è una gita fuori porta, è una cosa seria, i lavoratori ci rimettono la giornata lavorativa. Utilizzare quest'arma unicamente per tentare di riconquistare un minimo di credibilità ed illudersi di avere un ruolo, offende prima di tutto l'intelligenza di chi si pretende di rappresentare. Quali le motivazioni a base della protesta? Boh! A leggere il comunicato delle segherie regionali di flit flat e u -sono tanto insignificanti che non sprecheremo altre lettere- ci sfuggono le ragioni.

Oltre al tanto fumo, un po' di aggressioni al personale qui, la manutenzione dei rotabili lì, le rassicurazioni sulla gara (tutto garantito....ma fino alla data del subentro!) l'unico vero motivo sembra essere il problema delle ferie estive. Fare sciopero quando metà del personale le ha già fatte è davvero un obiettivo credibile!

A leggere il comunicato delle segherie impariamo anche che grazie al loro impegno si è ottenuto l'umanizzazione del turno! Ma di quale turno parlano? Probabilmente di quello delle loro AG!

E che dire della furbata di indire lo sciopero in un giorno feriale di modo che coi tanti treni da garantire e l'aiutino aziendale delle soppressioni programmate non ci sia la percezione del fallimento? Davvero ci credono tanto coglioni da abboccare ad esche così truffaldine?

A questi imbrogliatori vogliamo anche ricordare il testo unico sulla rappresentanza, di cui sono sostenitori a prescindere, e il paragrafo sulla esigibilità del contratto: i 15 giorni di ferie estive sono previste nel contratto da loro stessi firmato e difeso.



AMIANTO: RICONOSCERE I BENEFICI PENSIONISTICI

I lavoratori dell'OGR di Bologna sono in movimento, due manifestazioni in un mese: il 19 di giugno a Roma, con le proprie ferie e pagandosi il diritto di salire su un treno che quotidianamente riparano, mah!, a Montecitorio, poi il 10 di luglio all'INAIL di Bologna in via Boldrini.

Ma che vogliono questi operai statali fannulloni? "Ancora l'amianto!" diceva un benvestito nella carrozza 1 classe del Freccia argento, "Ma l'amianto è dappertutto, cosa volete", poi dopo che gli abbiamo detto dei 200 morti dell'officina è stato zitto, meglio per lui, eravamo in 50 su quel treno pronti a dargli dei nomi, 50 con dei lutti in casa, con i colleghi amici morti, con l'amianto nei polmoni pronto ad esplodere, con la probabilità media di vita ridotta e l'età della pensione uguale al benvestito, grazie alla Fornero ed al suo adeguamento dell'età pensionabile.

Questo vogliamo, andare in pensione considerando la vita media di chi ha lavorato in OGR dagli anni 60 fino ad ora, che ancora ne troviamo di amianto sui rotabili, ormai abbiamo un fiuto come un cane da tartufo.

Come? Applicando la legge 257 del 1992, che prevede il coefficiente moltiplicativo di 1,5 degli anni di esposizione ai fini del calcolo della pensione, solo che il problema sta proprio qui, come dimostrare l'esposizione.

Ma come! Ci sono i 200 morti, ma all'INAIL non gliene frega niente, ad una nostra richiesta del 2005 ci hanno risposto negativamente, per quello siamo andati lì, a manifestare con un corteo che è partito con 300 lavoratori, pensionati, ditte esterne, con gli striscioni, le tute da lavoro, la morte, moglie dell'amianto, con la falce sui trampoli; con la consapevolezza di essere nel giusto, contro la burocrazia dei certificati e le analisi, forniti dalla Ferrovia, da cui risulta che dopo il 1983 non c'è più esposizione, figuriamoci se poteva risultare altro, e su questo ci viene negata la pensione.

Solo che adesso ci sono 4 sentenze della Corte dei conti che affermano il contrario, riconoscendo la pensione anticipata per due lavoratori che ne hanno usufruito in tempo, gli altri ci sono andati con i loro anni, si sa i tempi della giustizia; che comunque in tutte le sentenze dichiarano che esposizione all'amianto c'è stata, e diffusa in tutto l'officina, almeno fino al 1997, sentenze supportate da documentazione prodotta da una dei maggiori

responsabili dell'Istituto Ramazzini, che era oltretutto perito nominato dal Tribunale, dove si afferma che le analisi eseguite a sua tempo non tenevano conto delle fibre più microscopiche, le più pericolose, per cui il limite di 100fibre/litro era stato abbondantemente superato. Questi nuovi fatti ha portato in evidenza la delegazione dei lavoratori che è stata ricevuta dai dirigenti INAIL a fine manifestazione, la risposta è stata positiva?

Ci hanno detto che solleveranno la questione verso l'INAIL nazionale, andremo anche a Roma! Ma vogliamo anche altro, per questo siamo andati a Montecitorio, una modifica della legge 326 del 2003, quella che riduce i benefici previdenziali e li annulla dal calcolo dell'anzianità, e un osservatorio sui malati di tumore da amianto e sugli esposti, che renda evidente al SSN la necessità di indagini preventive per consentire alla ricerca di aggredire la malattia ai primi stadi. Siamo stati ricevuti in piazza da un gruppo di poliziotti, che con le transenne ci hanno tenuti lontani dal palazzo, mentre i turisti scorrazzavano tranquillamente dove volevano, ma nonostante tutto sono arrivati alcuni deputati di SEL, del PD e dei 5 stelle ai quali abbiamo espresso le nostre ragioni.

Ci è stato promesso un interessamento ed una interrogazione parlamentare, ma, **mi sa che ci toccherà andare a Roma parecchie volte!**



UN RICORDO: LA RABBIA*

La tromba suonò la sveglia alle sette precise come aveva fatto ormai da 25 giorni. Fano è il posto più stupido per fare il C.A.R. - pensai - mentre mi avvicinavo alla zona bagni insieme ad altre decine di giovani reclute che erano da poco saltate giù dalle brande. La mattina trascorse lenta e sudata fra colazione, alza-bandiera, esercitazioni alla marcia e alle armi il tutto condito dagli urlacci e dagli impropri dei caporali istruttori. Finalmente giunse la pausa rancio (non per il rancio visto lo schifo che riuscivano a preparare tutti i giorni). Ed ecco che mentre facevamo la fila tra gli effluvi nauseabondi provenienti dalla cucina, "radio scarpone" batté l'ultimo dispaccio di agenzia: grande esplosione alla stazione di Bologna, decine di morti e di feriti.

Solo allora mi resi conto di che giorno e di che ora fosse: 2 Agosto 1980 ore 12,10 (quando si è militari il tempo ha un'altra misura: si contano solo i giorni che mancano al congedo, tutto il resto è molto relativo).

La tragica notizia, confermata di bocca in bocca, mi gelò il sangue: io, ferroviere da poco più di un anno a Bologna e da poco meno di un mese fantaccino della divisione Folgore in quel di Fano, mi sentivo male come se qualcuno mi avesse dato un pugno nello stomaco; inutile aggiungere che quel giorno non mangiai il rancio (di per se già poco invitante). Dopo il rancio ci trovammo tutti quanti in camerata a fare capannello intorno alle piccole radio a transistor che sciorinavano cifre sempre più alte per il numero di morti.

Pur non essendo bolognese mi sentivo colpito personalmente ed ogni aggiornamento radio che ascoltavo faceva crescere in me la paura di sentire il nome di un amico, di un conoscente, di un collega.

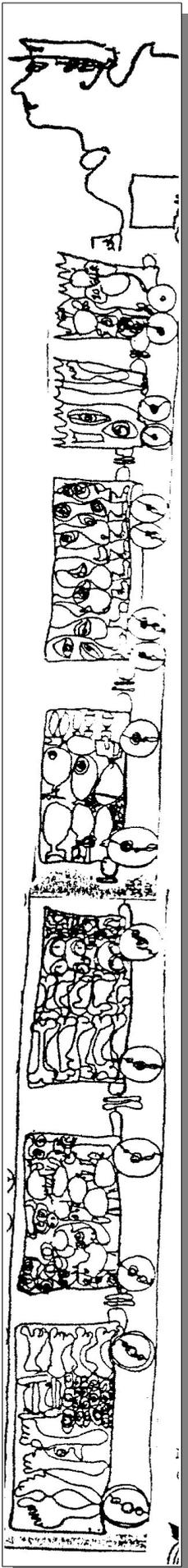
Guardandomi intorno scoprivo visi che mal celavano l'ansia e la trepidazione del momento, ma quello era niente a confronto dell'ira e del dolore quando, prima i tecnici e poi le rivendicazioni di fantomatici gruppi avallarono l'ipotesi, diventata in pochi minuti certezza, della BOMBA.

Nella nostra camerata c'era un ragazzo che non aveva mai detto una parola e che non aveva mai legato con nessuno. Quando fu letto alla radio il comunicato di rivendicazione della strage da parte dei NAR, questo ragazzo scattò improvvisamente sull'attenti e con il braccio destro teso nel saluto romano gridò: "Onore ai camerati che hanno punito Bologna la rossa!". Improvvisamente scese il silenzio sulla camerata e cento occhi fissarono il disgraziato che aveva esultato sul sangue di innocenti: uomini, donne e bambini massacrati soltanto perché quella mattina avevano una valigia in mano e negli occhi la voglia di vacanze. Poi seguì un urlo e il disgraziato si trovò sommerso da una marea umana che lo stava letteralmente massacrando.

Io insieme ad altri riuscimmo, non senza difficoltà, a sottrarlo al linciaggio e ad accompagnarlo in infermeria dove all'ufficiale medico egli dichiarò di essere caduto per le scale della caserma.

Il 2 Agosto di ogni anno il mio pensiero corre a quel ragazzo che credeva e forse crede ancora che una città e la sua gente siano suoi nemici e perciò meritevoli di essere massacrati in nome di un ideale di morte e distruzione che infatti solo morte e distruzione ha saputo dare all'umanità.

** Il 2 Agosto nel racconto di un CT di Bologna tratto da "La memoria continua" opuscolo pubblicato nel 1994 da "Consiglio dei lavoratori" giornale del PV di Bologna.*



CORRUZIONE IN SALSA EMILIANA

Qualche mese fa in questo stesso giornalino abbiamo scritto genesi e storia del People Mover, il progetto di monorotaia sopraelevata che dalla Stazione di Bologna dovrebbe portare all'Aeroporto, con fermata intermedia a Via del Lazzaretto (un costo di circa 110 milioni per 5 km. di percorso). Allo stato attuale l'opera è bloccata da un parere negativo dell'Autorità di Vigilanza per i Contratti Pubblici, sulla cui legittimità deve pronunciarsi il TAR del Lazio, oltre che da 8 rinvii a giudizio di Dirigenti del Comune di Bologna, dell'ex Sindaco Delbono, dell'ex Presidente del Consorzio Cooperative Costruzioni e dell'ex Presidente dell'Azienda Trasporti Consorziata (oggi Tper) con le accuse di abuso d'ufficio e turbativa d'asta.

Come dimostrano i casi EXPO milanese e MOSE veneziano, le dinamiche per la costruzione delle grandi opere in Italia sono ben collaudate ed altrettanto corrotte: nel caso del People Mover il project financing attraverso il quale viene costruita l'opera, è in realtà una bufala, perchè serve al Consorzio Cooperative Costruzioni per scaricare sulle finanze pubbliche (Comune di Bologna e Tper) il rischio d'impresa, così dice, in sintesi, l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici. Come sempre succede in questi casi, il privato vuole privatizzare gli utili e scaricare sul pubblico le perdite. E' all'incirca ciò che abbiamo letto sui giornali in questi giorni: peraltro anche nel caso MOSE compare il nome del Consorzio Cooperative Costruzioni all'interno del Consorzio Venezia Nuova. CCC è indagata anche per il giro di corruzione che riguarda il Policlinico di Modena: in sostanza avrebbe corrisposto centinaia di migliaia di euro all'ex direttore dell'ospedale, pur di aggiudicarsi appalti milionari senza passare attraverso una gara.

E' necessario però un chiarimento: non ce l'abbiamo con le Cooperative in quanto Cooperative, a meno che non si spacci per cooperativa un'Azienda di grosse dimensioni che, pur di stare sul mercato, godendo dei privilegi fiscali riservati alle Cooperative, è in realtà una Azienda capitalista a tutti gli effetti, produce profitti che non vengono reinvestiti nella Cooperativa, ma spesso vengono "giocati" in Borsa o peggio alla "lotteria dei derivati". Se a tutto ciò aggiungiamo che i lavoratori impiegati nelle grandi cooperative non pensano di lavorare "nel paese di Bengodi", anzi spesso sono iper-sfruttati e malpagati...ecco la ragione per cui non ce la sentiamo di spezzare una lancia

a favore di queste cooperative. Il caso di CCC poi è emblematico: negli ultimi tempi viene descritta vicina al fallimento (come diverse altre Cooperative emiliano romagnole, soprattutto quelle edili, sofferenti per la crisi del mercato), per questo ha bisogno di appalti anche a costo di corrompere funzionari degli Enti Locali o comunque pubblici. Ora del resto potrebbe riuscire il "colpaccio" di una legislazione sul lavoro nuova senza più quelli che vengono definiti "lacci e laccioli" per le Aziende (leggi: riscrittura dello Statuto dei Lavoratori, con l'abolizione degli articoli più favorevoli al lavoratore, lavoro precario diffuso per gran parte della vita lavorativa, massacro pensionistico): chi, meglio di un Ministro del Lavoro proveniente dalla Lega delle Cooperative, può attuare tutto ciò?

Per questo siamo piuttosto scettici quando l'ex Presidente del Consorzio Cooperative Costruttori, in un'intervista alla stampa locale, si dichiara preoccupato per i lavoratori della Cooperativa, apparendo anche piuttosto spavaldo. Dovrebbe preoccuparsi per sè, visto che è stato rinviato a giudizio per turbativa d'asta. Come dovrebbe preoccuparsi anche l'ex Sindaco Delbono, al quale la Corte dei Conti di Bologna ha chiesto un rimborso, in solido con gli ex Assessori della sua Giunta, di 14 milioni, per il fallimento del CIVIS, il filobus a guida ottica, già scartato da due città francesi, perchè inservibile. Non vorremmo che le "finanze" di Delbono, che sicuramente non è l'unico responsabile dei disastri trasportistici di Bologna, conoscessero un tracollo repentino, se dovesse essere dichiarato colpevole anche della truffa del People Mover!!!



Ferrovieri2.0 foglio d'informazione dei ferrovieri USB
contatti: ferrovieriemilia.trasporti@usb.it