

# CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE)

Cronache ferroviarie è la newsletter del settore ferroviario di USB



Visita:  
[www.cronacheferroviarie.com](http://www.cronacheferroviarie.com)  
Scrivici a:  
[cronacheferroviarie@usb.it](mailto:cronacheferroviarie@usb.it)

© 2007 Dino Quinzani

## INDICE

RIBALTONE IN LOMBARDIA .....	2
È NATO IL COAT .....	2
FERROVIERE INVESTITO .....	4
COINCIDENZA O SCARSA MANUTENZIONE? .....	4
I FERROVIERI NON NE POSSONO PIÙ.....	5
RICCARDO LICENZIATO .....	5
PASTI AZIENDALI .....	6
UN TICKET AL GIORNO.....	6
INCIDENTE MORTALE AD AREZZO .....	7
CARGO.....	7
IVU .....	8
FERROVIERI .....	9
DTP ROMA .....	9
IN BREVE.....	10
LINK .....	10
IN ALLEGATO: ACCORDO NEGATIVO TIRRENO .....	11

## Editoriale

Trenord e Trenitalia Cargo: due versanti di processi staccati tra loro da uno spazio di tempo sufficiente a farci capire le dinamiche che si stanno innescando sul panorama ferroviario.

In entrambi i casi ci troviamo davanti due "apripista": da una parte il prototipo di una società spuria formata dalla confluenza di due spezzoni del trasporto pubblico nella regione con il maggior numero di treni regionali; un contratto creato all'occorrenza per sommare le negatività dei due settori, ferrovie e autoferrottranvieri, e la confezione pronta per essere ceduta ai privati che sentitamente ringraziano per il dono.

Dall'altra parte una divisione ridotta a piccoli numeri dopo essere stata una colonna portante del trasporto su ferro da quando esiste la ferrovia. Anche in questo caso un boccone già pronto per chi è interessato a fare affari sulle spoglie di un servizio su scala nazionale che paga il prezzo di una deregulation contrattuale e di gestione.

Se queste due operazioni andranno in porto rimarrà il grosso di RFI a gonfiare (si fa per dire) la FS Holding ormai piena di società a camera stagna e appetibili per facili mercati azionari.

La nostra posizione non concede sconti: il modello di trasporto che proponiamo può essere solo quello di una modalità sostenibile per la cittadinanza e per il territorio; quindi se il trasporto, o la rete dei servizi, deve essere un bene comune per tutti i cittadini vuol dire che il traffico pendolare e quello delle merci deve essere privilegiato quando si svolge su ferro e pianificato per essere razionalizzato e diffuso in alternativa a quello inquinante, costoso, individuale e non soggetto a elementi regolatori.

Queste saranno le nostre parole d'ordine nei prossimi giorni e mesi per opporci alla deriva che qualcuno vuole imporci ormai da più di un decennio.

# RIBALTONE IN LOMBARDIA

## Biesuz si dimette da AD di Trenord

### Pendolari stremati dal sistema GoalRail®

#### Biesuz arrestato per bancarotta si dimette

Il consiglio di amministrazione di Trenord, riunitosi nella mattinata del 12 dicembre nella sede della società di piazzale Cadorna a Milano, ha preso atto delle dimissioni dell'amministratore delegato di Trenord, Giuseppe Biesuz.

Biesuz era stato arrestato il giorno precedente per "Reiterate condotte criminose, di utilizzo delle risorse societarie per fini personali, familiari e di carriera". Queste le motivazioni con cui il gip di Milano, Vincenzo Tutinelli, accoglieva la richiesta del Pm, Sergio Spadaro, concedendo però al manager gli arresti domiciliari.

Nell'attesa di nominare in tempi molto brevi un nuovo amministratore delegato, il Consiglio ha nominato una task force per risolvere nel più breve tempo possibile i problemi di gestione del software di programmazione dei turni del personale che ha causato gravi disservizi a partire dal giorno 10 dicembre. I risultati del lavoro vengono costantemente monitorati dall'ingegnere Vincenzo Soprano presidente di Trenord e AD di Trenitalia che terrà informato il Consiglio.

Nel rinnovare le scuse ai passeggeri per i gravissimi disagi subiti, il Consiglio ha deliberato di costituire un team specifico e di avviare una immediata indagine interna per verificare eventuali responsabilità dei disservizi e di prendere gli opportuni provvedimenti.

Viene solo da chiedersi: le scuse sono riferite alla presunta condotta illecita di Biesuz, o ai ripetuti disservizi?

Su Twitter già sono sorti profili e hashtag per condividere l'esperienza offerta da Trenord (@TrenordVictims o #occupyTrenord per citarne alcuni).

#### Legnani nuovo AD

SI	23214	SARONNO	15:43	25'	2 SOT
SI	23217	LODI	15:45	40'	1 SOT
S2	23219	MI ROGOREDO	15:49		CA
MI	24947	MILANO C.LE	15:56	50'	
FR	20234	DOMODOSSOLA	16:00	15'	11
FR	10777	BERGAMO	16:01	20'	
SB	23221	PAVIA	16:04	20'	1 SOT
S2	23218	MARIANO COMENSE	16:09		2 SOT
SI	10864	CHIASSO	16:09	10'	18
SS	10689	PIOTTELLO	16:11	5'	1 SOT
SI	23220	SARONNO	16:13	20'	2 SOT
FR		LECCO (via MOLTE)	16:14		20
			16:15		1 SOT
			16:17		2
			16:19		
			16:22		

**un brutto periodo per i pendolare lombardi**

Il Consiglio di Amministrazione di Trenord, riunitosi il 28 dicembre 2012 sotto la presidenza dell'ingegner Vincenzo Soprano [AD di Trenitalia Spa, ndr], ha nominato amministratore delegato l'ingegner Luigi Legnani in sostituzione del dimissionario Biesuz.

Legnani ricopre vari incarichi dirigenziali in Ferrovie Nord Milano già dal 1981, dopo 5 anni dall'assunzione nel Gruppo.

Oltre ai ruoli ricoperti nell'ambito del Gruppo FNM è stato presidente di ATAC Spa e preside della Sezione di Milano del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.), del quale è attualmente vicepresidente nazionale. Inoltre è stato membro di Commissioni dell'UITP (Unione Internazionale Trasporti Pubblici), dell'Agenzia Ferroviaria Europea, nonché presidente della IX sottocommissione UNIFER.

#### GoalRail®, autogol!

Lunedì 10 dicembre è entrato in servizio un nuovo e sofisticato software per la gestione dei turni di lavoro - GoalRail® di Goal Systems, una società iberica specializzata in prodotti di questo tipo. Il software, pur funzionando in altri mercati (SNCF e altri), ha letteralmente mandato in tilt il sistema dei trasporti in Lombardia. Dal 10 dicembre si sono registrate cancellazioni e ritardi di treni come mai accaduto prima.

Il problema potrebbe essersi presentato a causa del repentino utilizzo del nuovo software contemporaneamente all'abbandono del vecchio; non ci sarebbe così stata una fase di 'sovrapposizione' dei due sistemi per testare l'efficacia di GoalRail®.

Insomma, se in Trenitalia l'utilizzo di

IVU (di cui abbiamo ampiamente trattato) ha comportato il trasferimento di lavoratori da una Regione all'altra e da una divisione all'altra, in Trenord questo non è potuto avvenire.

#### Ti dovrei presentare in servizio

Pensate di essere un capotreno che da due anni lavora a Roma, dopo aver ottenuto il trasferimento da Milano. Pensate anche che un bel giorno di dicembre vi chiami la distribuzione di Milano e vi dica: "Ma dove sei? Avevi la presentazione alle..." e pensate anche di rispondergli: "Guarda che sto a Roma da du anni!".

Impossibile? Non esattamente.

Quando sono stati inseriti i nominativi in GoalRail®, pare che il sistema abbia preso i nominativi dal vecchio sistema Veste così come stanno, senza badare al fatto se essi siano stati trasferiti o messi in quiescenza.

Il risultato è stato che risultava inserito in turno personale che non era in forza a Trenord. Non più, perlomeno.

#### Conclusioni

L'azienda ha ringraziato i propri dipendenti con una circolare interna del 14 dicembre, non mancando però di ricordare di essere proattivi e sereni.

Esatto, dopo essere riuscita nella difficile impresa di scontentare tutti, sia l'ex ramo LeNord che quello Trenitalia, l'azienda ora chiede di aiutarla dopo che il danno è stato causato esclusivamente dalla sua incompetenza.

*Manuel Balbi*

## È NATO IL COAT

C'era da aspettarselo che dopo la nuova batosta contrattuale nascesse un diverso sentire in forma organizzata, e la neo-formazione, il CoAT, trae forza dal disagio e dalla rabbia di tanti colleghi, specialmente del bordo e del macchinista, molti dei quali appartenenti alle nuove generazioni di ferrovieri.

Ora questa novità facilmente prevedibile, in quanto la misura era diventata colma e non poteva non tracimare, si rende visibile all'universo ferroviario, e non solo, pubblicando un manifesto che è un vero e proprio macigno lanciato nella gora stagnante del "concertativismo" più asfissiante,

quello che ha ridotto in polvere, con poche firme, anni di conquiste sindacali ottenute dopo lotte durissime.

Per non ribadire le critiche già espresse sul nuovo patto del lavoro, ci limitiamo a prendere atto del nuovo dissentire di quanti sono stati capaci di dare vita ad un embrione di sindacato che vuole assumere il carattere di catalizzatore del malcontento attuale, promettendo molto già dalle prime note di uno spartito appena divulgato per ufficializzare il lieto evento.

Da quanto scritto tutto è chiaro e non c'è nulla da interpretare, semmai qualcuno intendesse guardare nelle pieghe dell'ardito dire, dove tra l'altro si può leggere che i sindacati, tutti indistintamente, sono soltanto degli intermediari e dei notai legittimanti i desiderata dei padroni, cosa che questo nuovo soggetto non farà intendendo rappresentare le istanze dei soli lavoratori in termini di lavoro, salute e sicurezza, al fine di ripristinare i giusti rapporti di forza con la parte datoriale, cercando, per altro, un dialogo anche con l'utenza per un trasporto sostenibile.

Nel fare tutto ciò non si potrà più sottostare al ricatto aziendale della concessione delle agibilità sindacali, delle quali, si vince, si potrà fare bene a meno, per sfidare le OO SS sulla rappresentatività reale.

Nulla da eccepire su tutto ciò, ma, detta in maniera brutale, è quello che, in questi anni, abbiamo espresso, scritto e fatto noi di USB che, per altro, per una svista, o semplicemente per una mancanza di seria considerazione, non siamo stati esclusi, erroneamente crediamo, dalla sfera di tutti gli altri sindacati nel manifesto appena letto.

Posto che ogni critica è una medaglia, ci viene, comunque, da riconsiderare tutto il nostro pregresso, un cammino cronologico fatto di lotte, di manifestazioni, di scioperi, di fare sindacato senza agibilità sindacali, di operare malgrado le continue punizioni disciplinari patite, ebbene ci domandiamo tutta questa parte della nostra storia qualcuno l'ha considerata mentre buttava giù quel testo, caratterizzato, sin troppo, da un esasperato laicismo?

Certo ciò che è stato proposto è

facilmente condivisibile da parte di chi sente, ma risulta oltremodo fuori luogo già al primo "la" quando ci si dimentica che la nostra organizzazione antagonista, da sola, in tempi non sospetti aveva detto già di no a qualsiasi forma di piaggeria, rinunciando, in anticipo sul futuro, a tutto meno che alla dignità di lavoratori, di sindacalisti e di cittadini di una democrazia costituita.

È facile dire, adesso, in un artificioso e fumoso tentativo dialettico, si ricomincia da capo perché siamo stufi, chiudendosi, molti, una porta sindacale dietro le spalle, che fino a ieri è stata l'uscio della casa di chi oggi inneggia al cambiamento, dimenticandosi, per l'appunto, che appena ieri ci ha lasciati a lottare da soli per gli stessi motivi appena citati nella locandina testé pubblicata, facendo parte, sicuramente loro malgrado, della schiera degli anestesisti di regime.

Bene, ora che c'è qualcuno che, finalmente, critico ed appassionato, seppur nell'anoressia dei ricordi, non ci degna di considerazione, ci è gradita l'occasione per ricordare a tutti che la storia è il retaggio dei giusti, mentre, in maniera del tutto differente, la ribalta della cronaca è l'illusione degli sprovveduti, e resta, per quanto ne sappiamo, il vicolo cieco degli ostinati.

Provando sentimenti confusi, mentre si coltivano passioni ostili, non si riescono a sciogliere i grumi di rabbia con una tattica da ultima spiaggia, mentre, al contrario, sarebbe socialmente più conveniente coltivare amicizie coerenti e disinteressate, perché da soli, ricercando soltanto il mondo della specificità di mestiere, oramai, non si va più da nessuna parte, ed è proprio la politica di questi giorni che dovrebbe far da maestra per poter far intendere da quale parte spinge il vento.

Occorrerebbe non una dichiarazione di intenti, come quella appena letta, ma, piuttosto, un documento politico, che è un'altra cosa da quello che è stato redatto, per dare profondità e spessore ad una lotta

che non può contare solo sulla forza della cresta dell'onda, necessitando, invece, di una spinta che viene dal basso, da una forza lavoro consistente, oggi, purtroppo, legata ai piccoli e meschini favori dell'area concertativa che ci riporta a mai desueti stereotipi del passato, quando, nella prima repubblica, era di moda dire "a Frà che te serve?".

Per evitare, quindi, solitarie ed inutili fughe in avanti, oggi, più che mai, s'impone chiarezza nel parlare e nell'agire, dovendo fare tutti, indistintamente, uno sforzo di memoria per ricordare come questa classe di ferrovieri, depauperata della storia sindacale da quattro figuranti, necessiti di un impulso di energia pura e leale per un futuro lavorativo lastricato di certezze, traguardante oltre l'ultima vergogna normativa, per poter tentare di incidere, in un crescendo rossiniano, nelle decisioni aziendali e che non potrà fare a meno, in nessun modo, perfino di una coalizione politica amica, al fine di ricercare un senso di unità e di appartenenza morale che è la prima cosa di cui abbiamo bisogno tutti, se vogliamo mantenere viva la speranza di poter cambiare alfine qualcosa.

*Luigi Corini*



In questa fase storica i sindacati si sono trasformati in intermediari. Sono divenuti dei notai con cui le parti datoriali legittimano la modifica peggiorativa dei contratti di lavoro.

Negli ultimi 20 anni non si sono viste piattaforme sindacali che rispondessero alle esigenze e ai bisogni dei lavoratori.

Gli "intermediari" iniziano le trattative sui rinnovi dei contratti discutendo unicamente sulle richieste aziendali: ormai sono i datori che fanno le loro piattaforme rivendicative, le presentano all'apertura delle contrattazioni e si discute su quelle.

Nel frattempo, le proposte aziendali vengono abilmente veicolate tra i lavoratori che, inorriditi, si precipitano mentalmente al peggio. Ormai è una pratica strategica che va bene anche al sindacato, il quale giustifica così la propria esistenza e il proprio ruolo, proponendosi come argine alle incredibili richieste datoriali.

Ma c'è un problema in più: questi "intermediari" sindacali non subiscono gli effetti degli accordi che sottoscrivono: non sono loro alla produzione; anzi, fruiscono spesso di una posizione di privilegio proprio perché... intermediari.

In tal modo, si tradisce lo scopo per cui è nato il sindacato che, ancora per poco tempo, "garantisce" soltanto risposte sul piano individuale.

Non possiamo continuare così.

Dobbiamo costruire un nuovo soggetto in grado di rappresentare le istanze e i diritti dei lavoratori quali il lavoro, la salute e la sicurezza. Un soggetto capace di rivoluzionare e ripristinare i giusti rapporti di forza tra aziende e lavoro. Una rappresentanza della base e per la base, dove i lavoratori si possono esprimere individualmente per costruire rivendicazioni collettive e coordinate.

Un soggetto che si faccia carico delle grosse criticità che affliggono il mondo del lavoro ed in particolare il mondo dei trasporti, addotto a rappresentare le rivendicazioni dei lavoratori di tutte le imprese del settore, affinché la concorrenza non venga scaricata su chi lavora, come invece sta accadendo.

Un soggetto che, attraverso il coinvolgimento dei lavoratori, sia capace di costruire piattaforme rivendicative sulle quali far azioni di lotta coinvolgenti e partecipate; un soggetto capace di dialogare con gli utenti ed i pensionati, verificando tutte le possibili convergenze per la realizzazione di un trasporto sociale e sostenibile.

Un soggetto capace di rappresentare le specificità di mestiere e, nel contempo, capace di utilizzare le competenze settoriali per fare sintesi ed affrontare le problematiche di carattere generale.

Un soggetto totalmente sostenuto dai lavoratori, politicamente indipendente e non ricattabile dalle aziende (og. sedi, distacchi, favori, ecc); un soggetto strutturato in funzione di queste prerogative nei confronti dell'impresa e del sistema di rappresentanza.

Uno strumento adatto a sfidare le OO.SS sulla rappresentatività reale.

Serve solamente la consapevolezza dei lavoratori che tutto questo è necessario ed è possibile.

**METTIAMOCI AL LAVORO**

Manifesto CoAT

# FERROVIERE INVESTITO

## Si impone il silenzio, come se nulla fosse

Emanuele Bertini della Manutenzione Infrastrutture di Firenze, 23 anni, è stato investito presso la stazione di Tombolo tra Pisa e Livorno nella mattinata del 22 dicembre scorso, riportando gravi ferite ad un braccio e ad altre parti del corpo.

Chi lavora in mezzo ai binari sa benissimo il perché di questi avvenimenti, ma la dirigenza aziendale immancabilmente indirizza verso il basso tutte le responsabilità e continua ad ignorare il contesto in cui questi incidenti avvengono.

Il paradosso è che sul piano virtuale, anche grazie alle prescrizioni dell'ANSF, la normativa per la sicurezza nelle attività di manutenzione è molto rigida, ma in RFI sempre più spesso si impongono modalità operative non corrispondenti al riscontro cartaceo. I lavoratori conoscono bene i metodi aziendali, le pressioni (più o meno velate), che garantiscono lo svolgimento di attività spesso in contrasto con la normativa.

È assolutamente necessario non scordare l'elevato numero di morti, di infortuni e tenere presente i campanelli d'allarme di incidenti scampati solo per caso; dati che da alcuni anni rappresentano la contabilità in crescita della Manutenzione Infrastruttura. Allo stesso tempo va curata in RFI quella che appare come una sorta di "Sindrome di Stoccolma" con i ferrovieri portati a giustificare chi li spinge ad operare in certe condizioni.

Certo, contrastare questi fenomeni non è facile, questo è il paese in cui il diritto alla vita, alla dignità, alla sicurezza dei lavoratori, è subalterno alle esigenze dell'impresa, un paese che a fronte di un bilancio dei morti sul lavoro paragonabile a quello di una guerra, non esita a legiferare per indebolire ulteriormente gli strumenti normativi che dovrebbero servire per arginare i rischi a cui i lavoratori vengono sottoposti. Un paese che dimostra una particolare attenzione per le ragioni di impresa nel trasporto marittimo, aereo, ferroviario, al punto da

immaginare normative più attente a mettere al sicuro le responsabilità dei datori di lavoro che a tutelare i lavoratori.

Questa strategia trova non solo un enorme consenso bipartisan a livello parlamentare, ma vede in sovrappiù i sindacati "riconosciuti", impegnati, quando va bene, in un silenzio complice che di certo non aiuta i lavoratori, ma spiega bene il perché della difesa di un tale modello di sindacalismo da parte di governi e padronato.

Il silenzio che ha caratterizzato quest'ultimo incidente e la superficialità con cui si continua a trattare la materia deve far comprendere, ai lavoratori tutti, che a questo stillicidio occorre contrapporre una forte resistenza; non si può continuare affidandosi alla fatalità del caso, aspettare il prossimo episodio... e poi magari il prossimo ancora.

A questo scopo serve un organizzazione dei ferrovieri che determini la rottura degli attuali equilibri politici sindacali nelle società del Gruppo FSI e stronchi la logica dello scambio e delle clientele che, a garanzia di una non conflittualità permanente, baratta diritti e tutele dei ferrovieri come merce da quattro soldi, costi quello che costi.

*Unione Sindacale di Base  
Lavoro Privato*

## Ancora un ferroviere investito dal treno, malgrado le nuove normative derivate dal decreto ANSF!

C'era da aspettarselo: troppe le pressioni (più o meno esplicite) che arrivano dalla catena di comando aziendale per indurre i ferrovieri a derogare sulla normativa per la sicurezza, vista come un inutile complicazione delle attività stesse.

Se ancora fosse necessario, dopo i troppi colleghi persi sul lavoro per l'inefficacia dei sistemi di protezione cantieri, torno a ribadire la necessità che si rispettino alla lettera le attuali normative per la sicurezza (blocco della circolazione) e a questo fine che per le attività da svolgere quotidianamente siano prodotti, da parte dei responsabili di Zone e Tronchi gli Ordini di Lavoro con la previsione delle modalità di protezione

da attuare e degli incaricati a questa mansione, e da parte dei ferrovieri i documenti (M40 e/o moduli per la protezione ex art. 16 IPC) che comprovano l'effettiva adozione delle misure prescritte per le attività svolte.

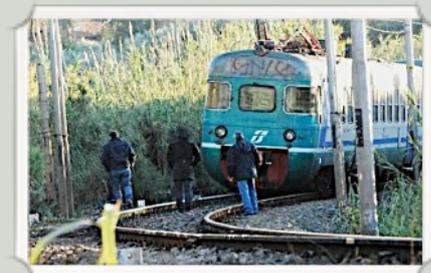
A ognuno le sue responsabilità: oggi più che mai questo precetto civile risulterà utile alla necessaria resistenza dei ferrovieri contro i tentativi di cancellazione dei loro diritti, delle loro tutele, e a difesa della propria sicurezza.

*Coordinamento Regionale USB  
Ferrovie Roma/Lazio*

## COINCIDENZA O SCARSA MANUTENZIONE?

### Due svii in poco tempo

Il giorno 3 Dicembre, il treno 7177 diretto a Frascati a circa 2 km dalla destinazione, a causa di un cedimento dell'infrastruttura, la macchina in coda di una quaterna di ALe 801-940 svia e viene trascinata per diversi metri sulla massicciata, e solo grazie alla prontezza dei viaggiatori - che sentendosi sbalottati a destra e sinistra hanno azionato il freno d'emergenza - s'è arrestato il treno, evitando il ribaltamento della vettura che avrebbe avuto conseguenze ben peggiori del semplice spavento.



Lo svio di Frascati

Il 22 Dicembre stessa linea FR4 ma destinazione diversa, infatti è il treno 7359 diretto ad Albano a "PERDERE LA STRADA", questa volta il peggio si è evitato grazie alla bassissima velocità di ingresso in stazione a soli 5 km/h.

*Antonio Valerio*

**Il contratto ti è rimasto sullo stomaco? Mandagli la disdetta e ti senti subito più leggero!**



## I FERROVIERI NON NE POSSONO PIÙ

### Appello dai colleghi

#### Non ne possiamo più!

...di una dirigenza aziendale che non ha alcuna considerazione e rispetto dei nostri diritti, della nostra dignità di lavoratori e della nostra stessa libertà individuale. Ma siamo anche stanchi di veder peggiorati i turni ad ogni cambio perché ad ogni giro di vite corrisponde il peggioramento della nostra stessa esistenza.

Loro intanto, lucrando sulla nostra pelle, portano a casa i premi economici sul risparmio di personale.

#### Non ne possiamo più!

...di un sindacato complice nella svendita dei nostri diritti e che ci sta rovinando la vita.

Prima firmano sotto dettatura un contratto di lavoro vergognoso e i turni individuali, dando mano libera all'azienda per peggiorare le nostre condizioni, poi, per contenere l'inevitabile aumento delle disdette e cavalcare il malcontento causato dalle porcherie sottoscritte, si inventano scioperi-commedia.

E come se non bastassero le nefandezze sottoscritte nel contratto, in data 19.12 firmano un nuovo accordo che elimina di fatto il diritto al pasto, le ferie di fine anno e dà il via alla contrattazione decentrata per peggiorare ancora (!) l'orario di lavoro.

Ma siamo anche stanchi di vedere *sindacalai* che firmano accordi sulla nostra pelle in cambio della garanzia di non tornare al lavoro o di conquistare qualche AG.

#### Non ne possiamo più!

...di governi e forze politiche che

con lo spauracchio del debito pubblico - causato dagli aiuti economici alle banche - e della crisi economica - dovuta alla compressione dei nostri redditi e al calo dei consumi - vogliono farci lavorare fino a 67 anni senza più diritti e tutele.

Ma siamo anche stanchi di sentirvi dire che:

- se protesti per l'orario di lavoro e guardi fuori c'è chi un lavoro non ce l'ha;
- se protesti perché ti devi ingozzare in mezz'ora che c'è chi ha fame;
- se protesti perché non hai più una vita sociale c'è chi muore.

Siamo stanchi del meno peggio che serve solo a peggiorare la condizione di tutti i lavoratori.

Bisogna mettere un freno a questa situazione. La rassegnazione o la ricerca di soluzioni individuali portano solo ad ulteriori sconfitte.

Serve al contrario lo strumento di difesa collettivo, serve il sindacato dei lavoratori. Per questo insieme ad altri ferrovieri ci siamo iscritti all'usb e ti invitiamo a fare altrettanto.

Se sei stanco di pagare un sindacato che non solo non ti rappresenta ma che continua a svendere i tuoi diritti hai tempo fino al 31 dicembre per dargli il benservito: DISDETTALO E PASSA ALL'USB!

*USB Lavoro Privato  
Emilia Romagna*

## RICCARDO LICENZIATO Moretti sempre ai suoi... posti!

Mauro Moretti. A.D. di Ferrovie, prima indagato ora imputato (la Procura di Lucca ne ha chiesto il rinvio a giudizio insieme ad altri A.D., dirigenti e responsabili): 32 vittime, feriti gravissimi,

un quartiere distrutto... La politica ferroviaria di Moretti, come dei precedenti amministratori, ha accelerato i processi di ristrutturazione, liberalizzazione e privatizzazione che hanno distrutto il carattere sociale e pubblico delle ferrovie arrivando a penalizzare sempre più la sicurezza e la salute. Ricordiamo i gravissimi incidenti di Piacenza e Crevalcore, a cui tanti altri ne sono seguiti, e i 34 lavoratori (ferrovieri e di ditte di appalto) morti sui binari dal 2007 ad oggi. L'ultimo ferroviere ferito è di pochi giorni fa a Livorno. Dopo la strage di Viareggio Moretti è stato riconfermato A.D. di Ferrovie, presidente delle ferrovie europee, presidente del Collegio ingegneri ferroviari, nominato membro di Confindustria e cavaliere del lavoro da Napolitano (solo per ricordare alcune cariche del neo-cavaliere). Viene costantemente invitato a presiedere inaugurazioni, conferenze, convegni; ha organizzato lui stesso il convegno sulla sicurezza in ferrovia (?) del 22 maggio a Roma, dove ha teorizzato persino il rischio accettabile. Ha licenziato e sanzionato ferrovieri delegati alla sicurezza (RLS) e impegnati su sicurezza e trasporto pubblico.

Riccardo Antonini. Dipendente di RFI, licenziato da Moretti il 7 novembre 2011 per non essersi piegato alle intimidazioni ed alle minacce di Moretti di cessare immediatamente la presenza e l'impegno nell'incidente probatorio per la ricerca della verità e delle responsabilità e con la falsa e pretestuosa accusa di aver impedito a Moretti di parlare alla Festa del PD del 9 settembre 2011 a Genova, fatto per il quale è indagato con altre 24 persone. Nei 34 anni di ferrovia, Riccardo si è sempre battuto per la sicurezza e la salute, contro licenziamenti, sospensioni e intimidazioni nei confronti di ferrovieri. Assieme a ferrovieri e cittadini ha dato vita, dopo la strage, all'Assemblea 29 giugno, una realtà organizzata a fianco dei familiari delle vittime e impegnata nella battaglia per sicurezza, verità e giustizia. Può apparire un paradosso, ma questa è la realtà: Riccardo licenziato per la sicurezza e la verità, Moretti ancora AD delle ferrovie per essere imputato nella strage di Viareggio.

Se si analizzano questi fatti, è chiaro che il licenziamento di Riccardo è il prodotto della mobilitazione che si è sviluppata in seguito alla strage. Riccardo è stato colpito per il ruolo che ha svolto e svolge, perché incarna la denuncia, l'organizzazione, l'unità con i familiari (che si costituiranno parte civile), il coraggio e la necessità della mobilitazione. Il licenziamento di Riccardo è un atto che non è rivolto solo contro di lui, ma è un gesto irresponsabile e di profonda inciviltà nei confronti di quanti vogliono continuare la battaglia per sicurezza, verità e giustizia, nel processo e nei luoghi di lavoro.

Martedì 22 gennaio alle ore 11.00 al Tribunale di Lucca, via Galli Tassi 61, si tiene l'udienza per la reintegrazione di Riccardo. Partecipiamo al Presidio: dalle ore 10.30.

*Associazione "Il Mondo che vorrei"  
Assemblea 29 giugno*

## PASTI AZIENDALI

### Diritto al pasto per il personale mobile

#### Vademecum per il diritto al pasto

Pubblichiamo la tabella riassuntiva del 13 dicembre che la DRUO ha emesso nella sezione dei Processi Amministrativi.

*La Redazione*

## UN TICKET AL GIORNO

### Toglie la mensa di turno!

L' accordo firmato il 19 dicembre dai sindacati complici rappresenta un ulteriore arretramento dei nostri diritti.

Tra il tanto fumo si stabilisce:

*Dal 7 gennaio l'avvio della contrattazione decentrata per introdurre le flessibilità previste dal contratto - riduzione del riposo giornaliero e settimanale, aumento dell'orario medio settimanale, - che peggioreranno ancora (!) l'orario di lavoro e la nostra vita.*

A tale proposito ribadiamo che con RSU scadute da anni, che colpevolmente non si sono volute rinnovare, e con sindacati in forte crisi di credibilità e rappresentanza, quanti si apprestano a trattare sulla nostra pelle non hanno

Diritto ai Pasti aziendali PERSONALE MOBILE	
A.	Nelle fasce 11.00 -15.00/ 18.00 - 22.00 nelle mense aziendali o servizi sostitutivi di mensa
B.	Se opera in Impianto privo di mensa o serv. sost. = diritto al ticket
C.	Se chiamato a fornire prestazione in giornata INTERVALLO o RIPOSO (vedi diritto)
D.	Se pausa programmata <40 minuti si potrà optare per l'utilizzo di un TICKET
E.	Se prestazione ≥ 6 ore tra le 22.00 e le 11.00 = diritto al TICKET
> <b>Diritto nei turni di lavoro di A/R</b>	
(1)	Se prestazione ≥ 6 ore
(2)	Se prestazione < 6 ore, che intercetta una fascia 11-15 o 18-22 per almeno due ore
(3)	Se prestazione programmata < 6 ore ma treno in ritardo, la durata si calcola con riferimento all'ora reale di arrivo del treno (vedi punto 1)
(4)	2 pasti se la prestazione programmata/comandata > 8 ore intercetta entrambe le fasce per almeno due ore
> <b>Diritto nei turni di lavoro con RFR</b>	
(1)	Sempre almeno 1 pasto
(2)	Fruizione tra le 18 e le 22 quando la prestazione successiva al RFR inizia dopo le 22.00
(3)	Un ulteriore pasto se il riposo intercetta le fasce 11.00 - 15.00 o 18.00 - 22.00 per più di 2 ore
(4)	Un ulteriore pasto tra le 18.00 e le 22.00 se il riposo è collocato dopo una prestazione che non dà diritto al pasto serale
> <b>Rimborsi piè di lista max €15.00</b>	
(1)	Località sprovviste di mense aziendali con l'unico servizio sostitutivo presente chiuso per riposo settimanale, per festività, per ferie e assenza di locali che accettino i ticket;
(2)	località sprovviste di servizi sostitutivi con l'unica mensa presente chiusa per riposo settimanale, per festività, per ferie e assenza di locali che accettino i ticket;
(3)	criticità dovute a situazioni eccezionali che potrebbero pregiudicare la regolarità del servizio ferroviario ed autorizzate dal Responsabile diretto.
Entro la 1° settimana del mese inviare (o consegnare) distinta ticket maturati nel mese precedente.	
> <b>Modalità di fruizione</b>	
A seguito della maturazione del diritto, il pasto potrà essere fruito anche in giornate diverse entro l'ultimo gg del mese successivo, fermo restando che la fruizione dei pasti deve avvenire esclusivamente nelle giornate lavorative.	

Tabella riassuntiva "Diritto ai Pasti aziendali Personale Mobile"

alcun mandato ne autorità per farlo.

*La consumazione del ticket (un pezzo di carta!) in alternativa al pasto.*

Il diritto alla consumazione del pasto, al pari delle mense aziendali, sono state una conquista dei ferrovieri, costate lotte e sacrifici e rappresentano, queste sì, il welfare aziendale. Al contrario la polizza sanitaria o il fondo pensione servono solo a piazzare qualche cariatide sindacale nei consigli di amministrazione con l'obiettivo di smantellare la sanità e le pensioni pubbliche.

È facile prevedere che una delle prime conseguenze di questo accordo sarà la progressiva chiusura delle mense aziendali con la conseguente perdita di

posti di lavoro nel settore.

Questo il vero volto dei sindacati complici: per farci digerire l'indigesto contratto ci hanno spiegato la complessità del mondo, tranne poi rendersi complici di quella stessa complessità fatta di attacco ai diritti e alle condizioni dei lavoratori.

Alla luce di questo accordo è anche spiegabile il progressivo disinteresse del DLF dalla gestione diretta della ristorazione. Un DLF prima cannibalizzato dai sindacati, che ha abbandonato del tutto la sua funzione sociale, culturale e ricreativa a favore di una gestione imprenditoriale e il cui unico scopo è quello di fungere da riciclo per i

dirigenti trombati dalle organizzazioni sindacali.

Alla luce di questo accordo è sempre più chiaro che l'esistenza dei 6 sindacati complici serve unicamente al mantenimento di una casta sindacale sempre più lontana dai luoghi di lavoro e dalle sue esigenze.

*USB Lavoro Privato  
Emilia Romagna*

## INCIDENTE MORTALE AD AREZZO

### Anziano di 81 anni scende dal treno in piena linea durante una fermata straordinaria

Non si tratta di suicidio, ma di un incidente. Questa la spiegazione della morte, ieri [7 gennaio, ndr], dell'81enne, il cui corpo è stato trovato lungo la linea ferroviaria dietro il campo sportivo dell'Olmoponte, di via Arno ad Arezzo.

L'anziano, F.L. le sue iniziali, domiciliato ad Arezzo nella zona di San Domenico, era stato trovato senza vita lungo la ferrovia dietro il campo sportivo dell'Olmoponte. Era stato un macchinista a chiamare la Polfer dopo aver sentito un tonfo sordo al lato della motrice.

In un primo momento, dalla ricostruzione effettuata dalla Polfer, si è

pensato ad un tragico gesto dell'uomo. A diverse ore dall'incidente emerge invece un nuovo quadro. L'uomo era a bordo dell'Intercity Roma - Trieste e all'origine dell'incidente ci potrebbe essere il mal funzionamento dello sportello di discesa.

Secondo la ricostruzione il treno, diretto a Trieste, si è fermato all'altezza del campo sportivo dell'Olmoponte per effettuare lo scambio con un altro convoglio. L'anziano convinto di essere arrivato in stazione, ha aperto la porta ed è sceso. Sotto i suoi piedi non trova però la banchina della stazione, ma i freddi binari.

Forse rendendosi conto dell'errore, l'uomo comincia a camminare lungo la ferrovia, al buio, quando in un istante, un convoglio proveniente da nord, piomba su di lui e lo colpisce.

Un macchinista sente il tonfo sordo del colpo, avverte la Polfer che arriva sul posto e trova il corpo dell'anziano. In tasca insieme ai documenti che lo hanno identificato, anche il biglietto dell'Intercity. Ricostruiscono quanto accaduto. L'uomo deve essere per forza sceso da quel treno, le cui porte però non si sarebbero dovute aprire fino all'arrivo in stazione. Intuiscono che all'origine dell'incidente ci potrebbe essere un malfunzionamento della porta del treno. Parte subito l'allarme, viene individuata la carrozza nella quale viaggiava l'81enne, che viene messa in sicurezza, mentre il convoglio continua il suo viaggio fino a Trieste.

Appena arrivati in stazione scatta il sequestro su ordine della Procura di Arezzo. Adesso non rimane altro che far luce sul funzionamento di quella porta.

fonte: <http://www.lanazione.it/cronaca/2013/01/08/827244-arezzo-morto.shtml>

## CARGO

### Una divisione svuotata

Il giorno 8 gennaio si è svolto un incontro per la presentazione del Programma di organizzazione aziendale 2013 della Divisione Cargo: ancora una volta bisogna registrare una perdita secca di occupazione e una ulteriore conferma di una frattura sul territorio nazionale fra Nord e Sud. D'altronde era difficile immaginare che in un momento di profonda crisi, e non solo nell'ambito dei trasporti, si potesse invertire la tendenza innescata anni fa con scelte di profonda riduzione del traffico su ferro delle merci.

Il dato allarmante è appunto quello relativo all'occupazione: dai 13.500 occupati nel 2006, siamo passati ai 5.645 del 2012 e la previsione per il 2013 potrebbe essere di 4.561 (fonte: RSU Cargo Maddaloni Marcianise).

Questa ulteriore conferma di tagli drastici e chiusura di impianti e strutture è in piena sintonia con un quadro nazionale che non ha mai scelto, a livello istituzionale e legislativo, la via di un intervento regolatore che definisse le priorità per il trasporto delle merci su ferro anziché su gomma: questo per contenere le emissioni, per definire i criteri di una mobilità sostenibile, per restituire territorio ai cittadini e ad attività che non fossero quelle di asfaltare e cementificare in maniera convulsa. E in quest'ottica di negazione di una realtà che i prossimi anni saremo costretti ad affrontare come emergenza il costo del lavoro è stata l'unica variabile modificata, col segno meno, e le aree meridionali sono quelle che hanno ulteriormente pagato il costo di queste dinamiche.

La forbice, che ha ridotto in maniera drastica il livello di occupati non ha portato nessun beneficio in termini di incrementi dei livelli di produzione; ha



Alcune vetture del materiale rotabile posto sotto sequestro nella stazione di Trieste C.Le

alimentato, invece, un volano dove alla riduzione di addetti ha corrisposto un volume d'impresa sempre più modesto. Esempio in questo contesto il passaggio dal doppio agente in macchina all'unico macchinista con l'ausilio del polifunzionale "tuttofare": dopo alcuni mesi dalla sigla dell'accordo e dalla gestione del nuovo equipaggio che avrebbe dovuto ridurre la forbice dei costi rispetto alle altre imprese ferroviarie si assisteva a un'ulteriore perdita di mercato di circa l'8% (fonte CGIL).

Quello che era stato per anni il peccato originale di Trenitalia Cargo, l'aver due macchinisti in servizio anziché uno solo, una volta rimosso dimostrava di non essere "il problema" della Divisione.

L'effetto che oggi registriamo è palesemente quello di aver prodotto un effetto tale di "impoverimento" di una grande struttura pubblica che rischia di diventare una delle tante imprese ferroviarie che si muovono sul territorio con interessi a volte circoscritti a pochi ambiti. La Divisione Cargo Trenitalia delle FSI non può essere considerata come pura società logistica poiché potrebbe determinare un drammatico vantaggio per gli interessi non solo dei nuovi soggetti che si affacciano sul mercato ma anche per potenze straniere e - perché no - per criminali e mafiosi del settore visto che molte merci hanno carattere strategico e importanza nazionale.

Quale scenari figurarci, quale realtà si sta prefigurando? La nostra sigla sindacale quando presentò a Bianchi, allora Ministro dei Trasporti, la proposta contrattuale redatta insieme a diverse sigle del sindacalismo di base, mise fra le parole d'ordine il "No!" categorico alla dismissione della divisione Cargo e alla cessione di rami d'impresa in quel settore. Questa posizione è stata riaffermata in Audizione Commissione Trasporti della Camera dei Deputati a luglio 2011 quando, alla domanda sulla presenza o meno di un Ente regolatore proprio in ambito ferroviario, la sintesi che presentammo definiva esattamente il principio che il legislatore doveva, in maniera improcrastinabile, intervenire per dettare le regole per il trasporto delle merci sul territorio nazionale.

Nella stessa scia si era tenuta un'attività di convegno, nello stesso 2011 a Firenze, per definire i criteri per una mobilità sostenibile per tutta la cittadinanza e per tutto il volume di trasporto delle merci, su scala nazionale e oltre frontiera; e in tutte queste tesi la divisione Trenitalia Cargo doveva essere la cinghia di trasmissione di questa diversa concezione dell'intero sistema dei trasporti in Italia.

L'impegno di USB in questo senso non dovrà e non potrà mancare anche nei prossimi momenti di confronto e di sostegno con tutti quei lavoratori che, dipendenti o meno della Divisione, addetti dei trasporti o meno, hanno a cuore le sorti di tanti compagni di lavoro e in prospettiva del proprio Paese.

*Roberto Testa*

*(Ringrazio per la stesura di questo articolo Carmine Curcio, RSU Cargo, storico animatore delle discussioni su questi argomenti e patrocinatore di tante lotte per la difesa del posto di lavoro dei macchinisti della Cargo in Campania e non solo, nonché autore sulla testata "Ancora In Marcia" di molti articoli specialistici sulla materia e che vi invito a ricercare in rete sul sito della Rivista).*

## **IVU** **Che casino!**

C'era da aspettarselo e comunque l'avevamo detto non molto tempo fa, quando, in tempi non sospetti, nel coro di un silenzio inquietante dell'area concertativa, avevamo censurato il problema dandogli un contorno d'improbabilità, ben conoscendo gli scenari immaginati, dall'élite della nostra società, realizzabili grazie a questo nuovo programma rivisto e corretto in maniera aziendalista.

Ora accade, e non avevamo dubbi, che IVU, al contrario di quanto sperato, nazzica paurosamente e in ogni dove, spandendo dubbi a non finire tra gli operatori specializzati del settore.

In definitiva in più realtà, e anche presso la consociata lombarda, si sono verificati problemi a non finire, tanto è

che, come risultato finale, si è ottenuto un servizio altalenante dovuto alle soppressioni di numerosi convogli per mancanza di scorta, mentre troppe giornate di turno sono tenute fuori dall'insieme, semplicemente perché non rientrano nella logica dell'insieme.

È accaduto, infatti, un vero e proprio black-out non certamente dovuto al sistema matematico, di per se logico e infallibile, ma, in modo completamente differente, dettato da una revisione del programma non propriamente corretta, che alla fine ha portato a dei risultati decisamente modesti.

Addirittura le cronache di radio ferrovia narrano che sono stati inseriti in turno colleghi in quiescenza, personale trasferito in un'altra regione, ovvero si sono trovati due capitreno sulla stessa giornata di turno mentre un'altra era totalmente scoperta.

Ecco quello che è avvenuto, per non parlare di quanto si è dovuto brigare per rimettere tutto a posto e per di più solo in parte.

Sono queste le cose che accadono da noi, nel nostro lavoro quotidiano, ma per dirla tutta, e non per ripetere a mo' di Cassandra con un laconico, noi lo avevamo detto, va precisato per onestà d'intenti, per altro probatori, che sull'argomento IVU c'eravamo spesi, e più di una volta, asserendo, senza il minimo timore d'essere smentiti, che non era il sistema adatto per gli orizzonti sconfinati del nostro management, sempre più attento a risparmiare sugli agenti piuttosto che a tenere sotto controllo la qualità del servizio, anche in tema di requisiti professionali del personale impiegato.

Che dire di più se non che IVU è stato acquistato come mezzo utile alla crescita dell'organizzazione e ora resta sempre di più un mistero fitto, per com'è stato manipolato alla ricerca di una duttilità che non è una caratteristica propria dei sistemi rientranti nella scienza dei numeri, quest'ultima supportata perfino dal fattore tempo che, da parte sua, non s'inchinerà mai alle esigenze interessate di alcuna cordata aziendale.

Ecco il quanto, anche se chi aveva patrocinato il progetto, sfidando, con una dialettica da repertorio comiziale, le ire dell'intera dirigenza costituita, ora è stato

promosso ad altro incarico e quindi rimosso da un compito che non è stato capace di assolvere, godendo, tuttavia, della generosità di un'oligarchia decantata di Villa Patrizi, che, pur ravvisando l'incauto procedere, non si è abbassata a rendicontare i danni di una gestione fallimentare, dimenticandosi, nell'occasione, di accollare i costi a chi, dall'alto della sua improvvida inettitudine, ha ridicolizzato uno studio che, costato un occhio della testa, in altre parti d'Europa fila che è una meraviglia, mentre da noi, come riportato, incespica nelle modifiche forzate, particolare questo che non è privo di significato.

Sarebbe utile, a questo punto, un esame di coscienza, sempre che qualcuno ne abbia una propria, considerato l'onere sopportato dalle casse aziendali, e anche questo non è un dettaglio.

*Luigi Corini*

## FERROVIERI

### Sù la testa!

#### Comunicato sindacale

Le luci della "festa", volentieri offerta dal Gruppo FS e dalla premiata compagnia firmante sindacale, con i "mirabolanti" aumenti stipendiali del nuovo Contratto di Lavoro, si stanno velocemente spegnendo e appare sempre più chiaro che i suddetti signori hanno pagato solo l'aperitivo, e che alla fine il conto della "grande abbuffata" lo pagheranno i ferrovieri, in tante scomode e pesanti rate, per tutta la loro vita lavorativa:

- **270 euro lordi di aumento in 8 anni (2003-2010);**
- **2 ore in più di lavoro a settimana (9 ore medie mensili) pagate 70 euro lordi al mese;**
- **Incremento delle flessibilità d'orario non contrattabili e riduzione delle relative indennità economiche;**
- **Incremento dei carichi di lavoro individuali per i tagli all'occupazione in tutti i settori (aumento delle prestazioni notturne senza nessuna tutela per la salute nel settore manutenzione infrastrutture);**
- **Riduzione degli ambiti di contrattazione per le ricadute**

**dell'organizzazione delle attività sui lavoratori;**

• **Futuri aumenti stipendiali subordinati all'incremento della produttività (cioè niente aumenti!).**

Per soprammercato nelle Direzioni Territoriali Produzione si assiste al clamoroso sfondamento quotidiano della, seppur esigua e residuale, normativa combinata contratto/accordi di settore, a tutela dei lavoratori:

- **Riduzione del riposo minimo a 8 ore in assenza di una chiara politica per la reale fruibilità dell'idonea sistemazione logistica;**
- **Mancata contrattazione per le attività notturne;**
- **Mancata presentazione dei Piani di Attività da cui dedurre le esigenze di personale per i fabbisogni manutentivi;**
- **Sistematico utilizzo del personale reperibile in attività notturne programmate;**
- **Sistematico e ponderoso utilizzo del lavoro straordinario e fuori sede per sopperire alle gravi carenze di personale;**
- **Enorme carenza delle figure professionali previste dai vigenti accordi di settore (soprattutto tecnici e capi tecnici, ma anche capi impianto e capi reparto);**
- **Assenza di qualsiasi attenzione aziendale alle molteplici sofferenze dei lavoratori (difficoltà per la rilevazione automatica delle presenze, spazi e tempi per la fruizione dei pasti, spogliatoi fatiscenti e insalubri, attrezzature e mezzi di lavoro obsolete/i e mal funzionanti).**

Inoltre resta sempre di grave attualità la problematica della sicurezza sul lavoro, tornata ai livelli di allarme con il recente investimento del giovane ferroviere della DTP di Firenze, il più eclatante dei numerosi pericolati e più o meno rilevanti casi d'incidente durante le attività di manutenzione alle infrastrutture.

USB Trasporti ritiene inaccettabile tale situazione, che è il rovescio della medaglia di una ferrovia sempre meno bene comune della popolazione e resa sempre più teatro di scorribande speculative, spesso per la peggiore

imprenditoria nazionale o altra che sia.

È altresì inaccettabile e gravemente deleterio il ruolo delle organizzazioni sindacali firmatarie (sempre e comunque), di subalternità ai nefandi disegni di smantellamento aziendale in cambio dei favori di corte.

**Ferrovieri su la testa! Costruiamo insieme l'alternativa sindacale:**

- **per l'opposizione alle politiche di arretramento su diritti e tutele;**
- **per rilanciare una politica sulle ferrovie come bene comune per l'interesse della popolazione.**

Sostenete le iniziative di mobilitazione che USB promuoverà nei prossimi giorni nella DTP Roma contro le inadempienze normative della dirigenza aziendale:

- **per la contrattazione delle prestazioni notturne;**
- **per la salute e la sicurezza sul lavoro;**
- **per il rispetto e la valorizzazione delle Rappresentanze Unitarie dei Lavoratori.**

*USB Lavoro Privato  
Comparto Trasporti, Settore Ferrovie*

## DTP ROMA

### Ripartiamo con la lotta!

#### Iniziativa nella DTP Roma

Come noto con la fine del 2012 nella DTP Roma è scaduto l'accordo che permetteva all'azienda la programmazione di prestazioni notturne per la Manutenzione Infrastrutture.

In quell'accordo spiccava il contenuto della riduzione ad otto ore del riposo minimo giornaliero (unico vero interesse della dirigenza aziendale), e questo denotava la sua distanza dal più generale accordo di settore del maggio 2004 (riorganizzazione settore) dove si prevedono, tra le altre cose, le modalità di gestione della contrattazione per le prestazioni notturne: in primis la stesura (e la consegna a OOSS/RSU), da parte datoriale, dei Piani di Attività (P.d.A.), documento fondamentale per una reale valutazione delle esigenze di personale (e di qualifiche professionali) in relazione ai fabbisogni manutentivi.

Sempre nell'accordo del 2004 (e

sempre in relazione alle attività notturne) si parla degli obblighi aziendali (non a richiesta del lavoratore) in merito alla sistemazione logistica e dei recuperi compensativi quando si riduce il riposo minimo ad 8 ore; si parla delle condizioni climatiche in cui non possono essere svolte attività notturne; si parla degli organici di impianto, e dei tanti altri aspetti che rappresentano il quotidiano della produzione nel settore: via tutto! basta che negli accordi territoriali sia ben chiaro che il sindacato accetta di ridurre il riposo minimo dei lavoratori, il resto è grasso da tagliare! Del resto, ce lo spiegano bene i nostri campioni sindacali: c'è grossa crisi e "guardiamoci intorno: c'è chi sta peggio di noi!" Ma di noi chi!?! Sempre più questa rappresentanza sindacale somiglia alla marmaglia politica di questo Paese: una casta distaccata dalla base che vive di più o meno miserabili privilegi di corte!

Così è stato con tutti i simili accordi degli ultimi anni: una continua accettazione di deroghe in peggio rispetto alle previsioni contrattuali e agli accordi nazionali di riferimento, al solo scopo di assecondare le difficoltà organizzative della Società RFI il cui management da anni sta minando le prospettive di tenuta e sviluppo delle ferrovie italiane, erodendo sia l'offerta del servizio alla popolazione che diritti e tutele dei ferrovieri.

**Diciamo basta così all'arroganza padronale e alla complicità sindacale!**

Malgrado la mancanza di accordo

negli impianti di manutenzione appaiono le programmazioni per le attività notturne: USB Ferrovie Lazio ha già diffidato la direzione a procedere su questo piano di violazione contrattuale, chiarendo (anche alla compagine sindacale firmate) che non si tratta della sola riduzione del riposo ad 8 ore ma di tutta la procedura, previa consegna e discussione dei Piani di Attività, che è ancora da avviare, come già segnalato da una componente della RSU in occasione dell'ultimo incontro di trattativa.

**Non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire!**

L'Unione Sindacale di Base chiama i ferrovieri della DTP Roma alla mobilitazione contro questo inaccettabile stato delle cose: a partire dal 7 gennaio 2013 e fino al raggiungimento di accordo non si effettueranno prestazioni per le quali è prevista contrattazione tra le parti (in particolare prestazioni notturne, ma anche sul riposo settimanale), e ci si atterrà alle previsioni contrattuali per quanto attiene agli ordini ribaditi per scritto.

Nel riquadro il testo dell'M40 da consegnare al Capo Impianto in caso di inserimento nei programmi per le attività notturne, o altro come sopra.

L'ufficio legale di USB Lavoro Privato è già attivato per accogliere le denunce su eventuali comandi che non siano motivati da reali presupposti di imminente rischio per la circolazione.

*USB Lavoro Privato*

## IN BREVE

### Le pillole

#### Bufera per l'eventuale candidatura di Moretti nelle file del PD

«La sola idea di candidare un soggetto che per anni ha dimostrato totale spregio dei diritti degli utenti ci disgusta e ci indigna - affermano le associazioni Codici, Codacons e Movimento Difesa del Cittadino - Abbiamo inviato oggi un appello al Segretario del PD, Pierluigi Bersani, chiedendo di fare marcia indietro su tale candidatura, informandolo che, in caso contrario, daremo indicazione ai consumatori italiani di non votare il PD alle prossime elezioni». Questo il testo del comunicato stampa delle associazioni del 5 di gennaio.

#### Scontro fra treni in Svizzera

Incidente ferroviario avvenuto il 10 gennaio in Svizzera: due treni passeggeri si sono scontrati dopo che la locomotiva di un convoglio con vagoni a due piani ha deragliato in una stazione ferroviaria nel cantone di Sciaffusa, nel nord della Confederazione Elvetica. La polizia ha reso noto che c'è almeno un ferito ma secondo i media locali contusi e feriti ammonterebbero a una trentina.

#### Il TAV non serve più

Un documento di Rete Ferroviaria Italiana spiega che anche i carri merci più grandi, quelli alti 4 metri, passano già dal Frejus. Perciò "la Torino-Lione non serve più", come dice Tino Balduzzi militante No Tav.

"In sostanza - spiega - francesi e italiani hanno limato nell'ultimo anno il vecchio Frejus e da alcuni mesi passano anche i treni più alti. Quindi un'altra galleria non serve più".

fonte: <http://www.notav.info/top/addio-tav-non-servi-piu-lo-ammette-anche-rfi/>

## LINK

### I nostri consigli per il web

**Sempre in testa. Macchiniste e macchinisti. FFS Viaggiatori.**

<http://youtu.be/ydHirk-Tfz4>

Io sottoscritto \_\_\_\_\_ dipendente dell'impianto in indirizzo, avendo avuto richiesta di effettuare la prestazione lavorativa notturna in data \_\_\_\_\_, con il presente modulo comunico che aderisco all'iniziativa dell'OS USB Ferrovie e di una componente della RSU 18, in relazione alla variazione dei nastri orario giornaliero e per le prestazioni notturne non concordate con RSU e OOSS in quanto, in riferimento all'art. 13 punto 1.2 e all'art.2 punto 4.2.4 lettera a, del contratto aziendale di Gruppo FS, integrativo del CCNL delle A.F., la variazione della distribuzione giornaliera dell'orario di lavoro settimanale, ovvero la programmazione di attività notturna, in assenza di specifico accordo tra le parti, come per altro regolamentato dall'accordo nazionale del 21 maggio 2004, è palesemente contraria alle norme contrattuali.

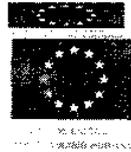
Pertanto, in relazione al punto 1 lettera h dell'articolo 56 del CCNL delle A.F. chiedo che, in caso di straordinaria urgenza dell'intervento manutentivo in questione, l'ordine mi sia rinnovato per iscritto.

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

Assessorato Regionale della Famiglia, delle Politiche Sociali e del Lavoro



fse  
Fondo Sociale Europeo



Dipartimento Regionale del Lavoro, dell'Impiego, dell'orientamento, dei servizi e delle attività formative

Servizio XV Centro per l'Impiego  
Via Briuccia, 67 - PALERMO 90146

Tel. +39 091 7079871 - +39 091 7079855 - fax +39 091 7079810

e-mail: conciliazione.pa@regione.sicilia.it

Prat. N° 141/C/2012

L'anno 2013 il giorno 8 del mese di gennaio nei locali del Servizio XV - Centro per l'Impiego di Palermo innanzi al sottoscritto Dott. Alessandro Pontorno in rappresentanza dell'Ufficio si procede alla discussione della problematica di cui al fax di convocazione Prot. n° 8175 del 21 dicembre 2012.

Sono presenti:

Per la Tirreno Società Cooperativa di lavoro è presente l'Avv. Gianlivio Fasciano

Per la USB il Sig. Alfano Salvatore, assistito dall'Avv. Maurizio Maggio

Per la Filt CGIL il Sig. Ferrito Giuseppe

Per la Fit CISL il Sig. Di Giovanni Giuseppe

Per la Uil Trasporti i Sigg.ri Di Maio Paolo e Sebastiano Bandolo, componente segreteria

Per la Salpas ORSA i Sigg.ri Gioacchino Corrao e Taormina Edoardo, componente segreteria

Per la Fast Ferrovie il Sig. Stagno Antonino

Per le RSA il Sig. La Mattina Mario, Barone Giacomo, Milazzo Domenico, Patellaro Salvatore

E' assente la UGL AT

Oggetto dell'odierno incontro è procedura di mobilità – richiesta esecuzione adempimenti di cui alla legge 223/91 (Art. 4 e 24).

Nel corso dell'incontro l'Avv. Gianlivio Fasciano n.q. con riferimento alla procedura di mobilità del 12/07/2012 e a tutti gli altri atti e verbali successivi, segnatamente a quello del 19/12/12, prende atto della indisponibilità delle OO.SS. ad individuare dei criteri di scelta dei licenziamenti. Per questa ragione l'azienda non potrà fare altro che attenersi a quanto previsto dalla L. 223/91. Ogni altro argomento trattato in questa sede è già stato tempestivamente superato proceduralmente ed è ininfluente rispetto all'oggetto dell'incontro avvenuto al sol fine di individuare, se del caso congiuntamente, i criteri di scelta. Il Sig. Alfano della USB contesta la validità e la procedibilità della convocazione attivata dall'azienda di cui alla comunicazione di questo ufficio del 10/12/2012 in mancanza della sussistenza dei presupposti di fatto e di diritto della procedura asseritamente attivata dall'azienda con la richiesta di convocazione citata.

Le OO.SS. Filt CGIL, Fit CISL, Uil Trasporti, Salpas ORSA, Fast Ferrovie dichiarano che i licenziamenti effettuati dall'azienda sono illegittimi e non veritieri quanto affermato dall'azienda stessa, con riferimento ai seguenti punti:

1) L'apertura della procedura di mobilità per n. 33 lavoratori, inviata in data 12 luglio 2012 dall'azienda, è stata impugnata in data 17 settembre 2012, senza che sia avvenuto alcun incontro in merito;

2) La procedura di mobilità prevedeva il licenziamento in data 30 settembre 2012, data in cui non si è tenuto l'incontro previsto, poiché i lavoratori erano in cassa integrazione in deroga a rotazione come da precedente accordo. Anche in data 1° ottobre 2012 le stesse OO.SS. avevano dichiarati illegittimi i licenziamenti poiché non trascorsi i 75 gg. Previsti dalla legge;

3) Che in data 1° ottobre 2012 i licenziamenti non sono stati attuati ed i lavoratori sono stati tenuti in CIGS in deroga a rotazione;

4) In data 23 ottobre 2012 si è tenuto l'incontro con la Prefettura di Palermo e nello stesso si è riaffermato che i lavoratori proseguivano nella posizione lavorativa di CIGS in deroga a rotazione;

5) Infine non risulta veritiero quanto dichiarato dall'azienda che le OO.SS. si siano dichiarate indisponibili ad incontri, fatto salvo che l'indisponibilità delle stesse era sicuramente certa per definire criteri di licenziamenti illegittimi.

Le OO.SS. stigmatizzano l'atteggiamento cinico ed aversativo dimostrato nel presente incontro dal rappresentante della Tirreno, che non ha voluto discutere di CIGS in deroga per l'anno 2013, malgrado non siano cambiate le condizioni dell'appalto relative all'anno precedente. Lo stesso rappresentante non ha accettato l'offerta delle OO.SS. ad applicare ammortizzatori che evitassero i licenziamenti, non tenendo conto in alcun modo di quanto recitato dal CCNL, che afferma la necessità di evitare licenziamenti.

Le OO.SS. chiedono che non si attuino i licenziamenti e che la Società apra un tavolo di confronto per la soluzione del problema.

L'Ufficio dà atto che l'incontro richiesto dall'azienda per le modalità e i criteri dei lavoratori da licenziare si conclude con esito negativo.

Del che il presente verbale.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Tirreno Società Cooperativa di lavoro

*A. P. ...*

Per la USB

*S. ...*

Per la Filt CGIL

*F. ...*

Per la Fit CISL

*F. ...*

Per la Uilt Trasporti

*F. ...*

Per la Salpas ORSA

*S. ...*

Per la Fast Ferrovie

*S. ...*

Per la RSA

*F. ...*

In rappresentanza dell'Ufficio  
Dott. Alessandro Pontorno