

# Cronache (croniche) ferroviarie



**Cronache ferroviarie** è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferroviario di USB. La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi. Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: [trasporti.usb.it](http://trasporti.usb.it)  
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: [cronacheferroviarie@usb.it](mailto:cronacheferroviarie@usb.it)

In questo numero:

|   |    |
|---|----|
| Editoriale.....                             | 1  |
| Sciopero, comunicato del 27 marzo 2012..... | 3  |
| Sciopero, comunicato del 23 marzo 2012..... | 3  |
| Manifestazione, 20 marzo 2012 .....         | 5  |
| Assemblea 29 giugno .....                   | 6  |
| Disastro ferroviario in Argentina .....     | 8  |
| Evoluzione - involuzione.....               | 10 |
| DLF.....                                    | 11 |
| Innovazioni sul lavoro .....                | 11 |
| Minuetto in multiplo attacco .....          | 12 |
| Trasporto aereo .....                       | 13 |
| Lavoro.....                                 | 14 |
| Pillole & Agenzie .....                     | 15 |
| Link.....                                   | 16 |

## EDITORIALE

### Manifestazione europea di Bruxelles

visita [www.cronacheferroviarie.com/](http://www.cronacheferroviarie.com/)

Il 28 marzo, ad un anno esatto dalla pubblicazione del c.d. *Libro Bianco sui Trasporti*, si è svolta in Place de Luxembourg a Bruxelles - davanti alla sede del Parlamento europeo - la manifestazione internazionale indetta dai principali sindacati europei del settore Trasporti, a cui ha partecipato anche una folta delegazione dell'Unione Sindacale di Base.

Animata da circa 1.000 delegati, **la manifestazione è stata indetta per protestare contro le politiche dell'Unione Europea, che sostengono le privatizzazioni, le liberalizzazioni, il dumping sociale, l'outsourcing e gli attacchi alle condizioni di lavoro e ai diritti dei lavoratori.**

Gli interventi succedutisi in piazza hanno tutti sottolineato l'importanza di rafforzare il fronte comune per contrastare i diktat della Troika, che in preda intende imporre provvedimenti antidemocratici; come **la recente proposta di forte limitazione, in tutti i paesi dell'UE, del diritto di sciopero, che verrebbe assoggettato al diritto dell'impresa e del mercato.**

Oltre ai rappresentanti sindacali è intervenuto anche il Capogruppo del GUE (Sinistra Unitaria) al Parlamento Europeo.

La manifestazione di Bruxelles ha rappresentato una importante risposta sindacale internazionale a cui seguiranno ulteriori mobilitazioni. Inoltre, proprio da Place de Luxembourg, è stata lanciata una giornata europea di mobilitazione sui trasporti, che verrà fissata congiuntamente da tutte le organizzazioni presenti a Bruxelles.

la Redazione





**SCIOPERO, COMUNICATO DEL 27 MARZO 2012****Una bella giornata di lotta**

USB esprime grande soddisfazione per la notevole adesione allo sciopero regionale dei ferrovieri e la bella riuscita della manifestazione a Roma Termini dello scorso 23 marzo.

Un'inedita ventata di partecipazione che è stata la sintesi del disagio espresso nelle assemblee dei lavoratori e un segnale di determinazione che deve essere valorizzato dalle rappresentanze sindacali per rilanciare l'iniziativa di rivendicazione nella DTP Roma.

Trasformare l'azione di sciopero dalla ritualità di una semplice astensione dal lavoro in una giornata di manifestazione, socialità e visibilità, è stato dare spazio a un'esigenza che moltissimi ferrovieri sentivano da tempo come opportunità di coinvolgimento attivo nelle vertenze che riguardano la qualità del loro lavoro.

La natura confederale del nostro sindacato ci spinge a promuovere l'unitarietà delle lotte di lavoratrici e lavoratori, oggi più che mai a fronte dell'attacco generalizzato alle condizioni di lavoro nel nostro Paese, e riteniamo l'iniziativa dei ferrovieri un apporto essenziale per la messa a punto di un'opposizione efficace alle politiche predatorie di associazioni padronali e governo.

Il presidio dello scorso 23 marzo alla Stazione Termini, insieme alle centinaia di proteste che dovunque si levano nel mondo del lavoro, conferma la nostra convinzione che è in atto la ripresa di quel movimento prodotto dall'attivazione dei lavoratori che sarà il chiaro avvertimento, rivolto ai padroni, ma anche ai sindacati, che vanno serrati i ranghi in difesa del diritto del lavoro; oggi, come è stato in altre fasi anche più difficili della storia d'Italia.

L'unione Sindacale di Base ritiene le vertenze dei ferrovieri in difesa delle condizioni di lavoro la base su cui poggia la prospettiva di una ferrovia bene comune del Paese, da sottrarre alle scellerate speculazioni di potentati che in cerca di facili guadagni non esiteranno a "spargere il sale" sui diritti di lavoratori e cittadini.



Concordando con i contenuti espressi dal presidio/assemblea alla Stazione Termini in occasione dello sciopero del 23 marzo scorso USB Regionale sosterrà ancora tutte le iniziative che i ferrovieri vorranno mettere in campo per rafforzare le loro rivendicazioni nella DTP Roma nonché per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, e in pieno appoggio alla legittima richiesta di rinnovo della Rappresentanza Sindacale Unitaria annuncia che sarà presente alle elezioni con una propria lista di candidati.

Dalla nostra Organizzazione un incoraggiamento ai ferrovieri della DTP Roma perché proseguano nella determinazione mostrata con la forte adesione allo sciopero e con il presidio del 23 marzo: che serva di spunto per tutte le lavoratrici e i lavoratori d'Italia.

**USB Lavoro Privato Regione Lazio**

**SCIOPERO, COMUNICATO DEL 23 MARZO 2012****Rappresentanza Sindacale Unitaria DTP Roma 18**

La buona riuscita dell'azione di sciopero nella DTP COER di Roma del 23 marzo 2012 ha dei presupposti precisi: è stata preceduta dalle assemblee dei lavoratori.

Questa affermazione che sembra banale ci fornisce invece la prova provata di quanto siano assurde e infondate certe convinzioni circa la non necessità della verifica del consenso dei lavoratori sull'azione

sindacale.

Come membri della RSU 18 abbiamo partecipato al 90% delle assemblee che si sono svolte nella DTP Roma nelle settimane precedenti lo sciopero del 23 marzo scorso e in tutta sincerità e soddisfazione testimoniamo della inedita volontà di partecipazione dei lavoratori che si è manifestata durante tutte le discussioni.

Più di tre mesi di mobilitazione difficile, agita dai lavoratori con poco supporto effettivo da parte delle OOSS e della RSU



e con una dirigenza aziendale che spavalamente ha aggirato l'ostacolo con pratiche organizzative su cui il sindacato e la RSU farebbero bene a chiedere conto nelle appropriate sedi; tanto per rendere effettiva la credibilità di queste rappresentanze: sia davanti ai lavoratori che alla dirigenza aziendale.

E tanto più in una fase dove, in tutto il Paese, sembra si stia consolidando tra i lavoratori e le loro organizzazioni, la coscienza di un inevitabile conflitto con le controparti sociali (e politiche).

Ecco quello che si è manifestato anche nelle assemblee della DTP Roma: la messa a fuoco da parte dei ferrovieri della necessità di attrezzarsi per la resistenza all'attacco alle loro condizioni di lavoro; e come parte debole dell'attrezzatura oggi a disposizione hanno individuato la scarsa opportunità di partecipazione all'azione sindacale.

Per questo siamo convinti di aver agito in piena legittimità proponendo nelle assemblee dei lavoratori la costruzione di una manifestazione da svolgere nella giornata di sciopero.

Una proposta su cui, senza tema di smentite, abbiamo registrato i più ampi e immediati consensi dei compagni di lavoro; tranne poi veder vanificata da una assurda posizione di contrarietà delle OOSS, l'effettiva possibilità di rafforzamento dell'azione sindacale stessa tramite un inedito, quanto richiesto, coinvolgimento dei ferrovieri.

Ma il giorno 23 marzo scorso infine la manifestazione dei ferrovieri c'è stata davvero!

Noi affermiamo che i compagni di lavoro che si sono trovati venerdì scorso in presidio alla stazione termini, erano i delegati di tutti quelli che hanno scioperato convintamente per la soluzione delle sempre più pressanti condizioni di disagio lavorativo.

Erano i delegati di tutti perché, lo ripetiamo, se tutte le OOSS non avessero confuso ossessivamente le carte con quell'assurdo e disorientante invito a stare a casa, tutti i ferrovieri sarebbero stati pronti alla convinta partecipazione; e tutta l'azione sindacale sicuramente rafforzata. Diciamo tutti: compresi i compagni di lavoro apprendisti a cui qualcuno va raccontando che se anche per loro esiste il diritto di sciopero sancito nella nostra Repubblica, e meglio che per quattro anni non ne rivendichino l'esigibilità: non si sa mai con i tempi che corro in azienda!!!??

Ma davvero oggi nella DTP Roma è messo in discussione un diritto costituzionale della Repubblica italiana???

Se è così bisogna rompere gli indugi e costruire uno stato di mobilitazione straordinario e permanente di tutti i lavoratori italiani chiedendo aiuto a tutte le forze democratiche del Paese!!!

Ma non scherziamo!!! Molti tra i nostri giovani compagni di lavoro sono pronti a dare il loro contributo allo svolgimento dell'azione sindacale in difesa delle tutele della categoria: non gli si raccontino favole paurose e gli si dica apertamente che, nel caso più assurdo, si è pronti a difendere con tutti i mezzi il loro diritto d'espressione.

Le OOSS e la RSU si mettano in grado di garantire effettivamente il diritto costituzionale e del lavoro dei ferrovieri della DTP Roma: questo è il mandato generale che è uscito dai ferrovieri al presidio/assemblea di Roma Termini lo scorso venerdì 23 marzo e che come componente della RSU 18 facciamo senz'altro nostro!

**In questo senso l'assemblea dei lavoratori del 23 marzo e la sottoscritta componente RSU propongono:**

- che venga predisposto urgentemente un nuovo calendario di assemblee in tutti gli impianti della DTP Roma per definire una linea di condotta sindacale chiara e condivisa
- che vengano predisposti adeguati strumenti affinché l'azione sindacale sia costantemente partecipata dai lavoratori
- la RSU sia immediatamente ed efficacemente attivata per le incombenze presenti, tra cui i compiti di cui al punto precedente, e per quelle relative alle procedure del suo rinnovo
- che normalmente i lavoratori svolgano le loro assemblee con frequenza bimensile

**e chiedono:**

- che la determinazione dimostrata dai ferrovieri con il buon risultato dello sciopero e della manifestazione del 23 marzo siano ben spesi alla riapertura delle trattative con l'azienda
- che la griglia delle rivendicazioni da portare sul tavolo di trattativa, derivata dalla generica piattaforma dello sciopero, sia particolareggiata e articolata dalle assemblee: sia negli obiettivi concreti che nella definizione delle tempistiche di raggiungimento degli stessi
- che le OOSS e le RSU promuovano l'apertura di una discussione permanente, con e tra i lavoratori, sui temi del rinnovo contrattuale perché anche su questo pesi la determinazione dei diretti interessati, nonché sulle reali necessità di difesa del settore alla luce delle riorganizzazioni aziendali e della situazione generale della società RFI

Questo documento è indirizzato a tutti i compagni di lavoro e alle rappresentanze sindacali, è un contributo interessato al rilancio dell'iniziativa dei lavoratori per il rafforzamento dell'azione sindacale.

Con l'azione di sciopero e con il presidio di Roma termini del 23 marzo i ferrovieri hanno fornito una nuova potenzialità alla forza sindacale e questa deve essere espressa sui tavoli di trattativa per invertire un andamento della contrattazione tutto sbilanciato a sfavore dei lavoratori.

**Componente RSU 18 DTP Roma  
Domenico Testa - Stefano Pennacchietti**

**MANIFESTAZIONE, 20 MARZO 2012**

**Un sit-in insieme ad USB**

Il giorno 20 marzo u.s. una folta delegazione di iscritti ed attivisti di USB si è recata in piazza a Montecitorio, al fine di far sentire la propria voce, pubblicamente, contro la manipolazione dell'Art. 18 da parte del governo e di alcune parti sociali interessate.

Il fulcro dello statuto dei lavoratori è l'ultimo baluardo di difesa di chi presta opera e la sua alterazione tinge di toni foschi il futuro dei salariati, dopo che sono state distrutte le pensioni di anzianità dal governo delle banche in un batter di ciglia e senza colpo ferire.

Tutta questa animosità, questo darsi da fare per svellere le radici del diritto del lavoro di chi ha dovuto assumersi l'onere secolare della produzione in Italia, non trova, quale fondamento, ragione economica alcuna, ma rappresenta l'espressione della arroganza faziosa dell'antagonismo padronale, lanciato verso percorsi anacronistici ed antieconomici, che i più attenti osservatori sociali pensavano essere stati rimossi per sempre.

Oggi, condizionare il nodo cardanico della stabilità lavorativa, significherebbe minare qualsiasi certezza di investimento per il domani ed in termini politici il costo sarebbe una precipitosa regressione collettiva,



con conseguente radicalizzazione delle posizioni delle parti, prodromo sintomatico di altre stagioni al calor bianco, con tempi decisamente ridotti per la dialettica sindacale, essendosi alterati equilibri sociali sedimentati da tempo.

Tutto questo in nome di che cosa se il mercato è alla deriva per proprio conto?



Questo è stato il motivo del sit-in davanti a piazza del parlamento, per far parlare i lavoratori, unici soggetti che ancora continuano a reclamare i propri diritti vitali dinanzi all'atteggiamento coercitivo, dettato dalla miopia, di un governo invisibile ai più, che sui drammi sociali sta costruendo un avvenire nazionale improbabile, basato soltanto sull'etica dell'interesse e del profitto.

Nella circostanza si sono rivisti molti vecchi compagni e qualche compagno vecchio, i quali in nome di comuni percorsi passati hanno voluto riproporre la loro presenza a fianco di quanti preferiscono diventare afoni, gridando, con tono amaro, il proprio grumo di rabbia, piuttosto che divenire sordi ai richiami forti delle emergenze sociali. Lacerare la società civile costituita, tramite una crisi messa a punto proprio dal sistema creditizio, testimone in omertà di questa macelleria sociale che guarda con piacere colpevole e finta innocenza l'involuzione del sistema, vorrà significare che l'età degli accordi è finita e con quella è scaduto il tempo del sistema paese in una sincronia diabolica che farà vivere il tramonto ad una civiltà che ha già scritto, da tempo, il suo velato testamento.

Luigi Corini

## ASSEMBLEA 29 GIUGNO

### Proposte di misure per la sicurezza del trasporto merci ferroviario

Pubblichiamo il contributo dell'Assemblea 29 giugno a seguito dell'incontro con la delegazione della Commissione investigativa per la sicurezza in ferrovia presieduta dal Direttore generale della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, ing. Marco Pittaluga, avvenuto il 1° marzo 2012 a Roma al fine di migliorare la "Sicurezza del trasporto ferroviario" dopo il disastro ferroviario del 29 giugno 2009 di Viareggio.

Di seguito le misure presentate per il trasporto di merci pericolose:

**RIDUZIONE DELLA VELOCITÀ DEI TRENI *che trasportano merci pericolose, tossiche e infiammabili nelle zone abitate maggiormente esposte al rischio.*** La riduzione di velocità adottata a Viareggio (a 50 km/h) dopo oltre due mesi dalla strage, nella tratta tra i segnali di protezione della stessa stazione, conferma l'importanza di questo provvedimento che non deve limitarsi alla sola stazione di Viareggio, ma esteso almeno alle altre stazioni ed ai centri abitati.

- **CONTROLLI E REVISIONI.** Occorre predisporre **controlli**, da parte di Fs Spa e delle sue strutture, del corretto stato di tutti i carri per ammetterli a circolare nel territorio nazionale, indipendentemente da chi ne sia il proprietario, nazionale o estero; disporre la **revisione generale** degli assi, delle boccole, dei carrelli, a partire dai rotabili più vecchi. **Ridurre gli intervalli delle revisioni** ed effettuarle non solo in rapporto al tempo, ma soprattutto ai **km percorsi** e predisporre la **sostituzione** quando il componente raggiunge un limite prefissato di km percorsi prima del collasso statistico. In questo abbiamo ravvisato le necessarie "raccomandazioni" che la Commissione investigativa produrrà.

- **RILEVATORI DELLA TEMPERATURA BOCCOLE.** Dispositivi di monitoraggio a terra: *ridurre le attuali distanze del controllo con i Rilevatori della Temperatura Boccole (RTB)*, dagli attuali 100-120 km, a distanze non superiori ai 25 km, e comunque sempre prima di centri abitati; sostituzione degli RTB di vecchio tipo con quelli più recenti, capaci di individuare il punto di sovra-riscaldamento lungo il treno. Disporre allo stesso modo il controllo, sempre da terra, di altri parametri quali vibrazioni, rumori, ecc. Disporre la verifica ciclica dei RTB, in modo da mantenerli sempre efficienti.
- **DISPOSITIVI ANTISVIO TRENI MERCI.** *Dispositivi antisvio a bordo* dei treni merci che avvisino il macchinista di fermare immediatamente il treno in caso di fuoriuscita di una ruota dalla rotaia, nonché monitoraggio continuativo durante la marcia dello stato degli assi, delle ruote e dei freni, in analogia a quanto avviene già su treni di Alta velocità. Riguardo ai dispositivi antisvio in dotazione ai treni merci, esiste documentazione risalente al 1998 che ne descrive il funzionamento insieme alla prescrizione di azioni da compiere da parte dei ferrovieri in seguito all'attivazione. A ciò, evidentemente, le FS Spa non hanno più dato seguito, ma si ravvisano "raccomandazioni" utili, in tal senso, che la stessa Commissione investigativa produrrà. Nei rapporti annuali dell'Ansf, lo svio è dato fra le principali cause di incidenti ferroviari. Se ci fosse stato quel dispositivo, niente sarebbe avvenuto, poiché sarebbe intervenuto all'uscita della prima ruota dalla rotaia e avrebbe arrestato il treno e impedito gli eventi: disastro, incendio e omicidio.
- **ISPEZIONI A SORPRESA.** *Introdurre* e rendere operative ed efficaci *strutture per ispezioni a sorpresa*, disponendo apposite fermate per la verifica del possesso di tutti i requisiti tecnici ed amministrativi, in analogia ai controlli oggi in vigore per il Codice della strada.
- **CARRI MERCI A RISCHIO ZERO.** Disporre che il trasporto di merci pericolose si effettui *esclusivamente con carri a "rischio zero" rispetto alla possibilità di fuoriuscita di sostanze*, in analogia a quanto avviene già in Europa per il materiale radioattivo, e a quanto è stato realizzato, ad esempio, in Svizzera per il trasporto del cloro. In questo ultimo caso, i carri cisterna sono studiati per resistere ad eventi gravissimi quali scontri e deragliamenti. Per evitare che un carro merci pericoloso possa essere squarciato da un qualsiasi elemento della sede ferroviaria (picchetto, piegata od altro).
- **PICCHETTI DI VERIFICA A TERRA.** Sostituire i picchetti per la verifica e la misurazione degli spostamenti della rotaia, che delimitano curve e punti critici - oggi costituiti da pezzi di rotaie dimesse, con grande potere distruttivo in caso di deragliamenti - con picchetti di materiale altrettanto resistente e stabile, ma non tagliente e perforante, come ad esempio particolari tipi di plastica, alluminio o speciali leghe di materiali leggeri ed eventualmente deformabili.
- **CARRI SCUDO E CARRI CUSCINETTO.** Ripristinare i carri scudo in testa e in coda ai treni carichi di Gpl o di sostanze pericolose come previsto da una ragionevole ed efficace disposizione del gennaio 1990. Alternare i carri con merci pericolose e infiammabili, con carri vuoti o pieni di materiale inerte. Queste misure avevano e avrebbero ancora la funzione di predisporre, in caso di impatto, vetture "cuscinetto" fra i carri ad alto rischio e fra questi e il locomotore, e di impedire l'innescamento a catena di esplosioni o incendi, rischio che anche a Viareggio si è corso nelle ore successive al deragliamenti. Una misura simile, se adottata per il treno del 29 giugno avrebbe rappresentato altra dinamica (ed altre conseguenze).

ze) del disastro ferroviario.

- **MURO DI PROTEZIONE.** Nel 2001 gli abitanti di via Ponchielli richiedono con raccomandata e firme, alcune delle quali rispondenti a persone morte nel disastro ferroviario, un muro di protezione a Rfi, poiché le case si trovavano a ridosso dei binari. A queste richieste le ferrovie non hanno mai dato risposta. Se fosse stato dato seguito a questa naturale, ovvia e necessaria richiesta, le abitazioni di via Ponchielli sarebbero state protette dal propagarsi del gas e gli esiti sarebbero stati diversi e assai meno gravi, soprattutto in termini di perdite umane, ma anche di lesioni gravissime e di devastazione del quartiere e dell'ambiente.

Viareggio, 3 marzo 2012

Assemblea 29 giugno

## DISASTRO FERROVIARIO IN ARGENTINA

### La naturale conseguenza delle privatizzazioni

Nel suo documentario «La próxima estación» il regista argentino Fernando Ezequiel Solanas, partecipando nel 2008 al primo festival dei diritti umani di Napoli, ha raccontato della dissoluzione del patrimonio ferroviario in Argentina (ferrovie tra le più estese del mondo, secondo Wikipedia, ma progressivamente ridotte per lo sviluppo del trasporto su strada): *“una truffa colossale passata prima attraverso la privatizzazione, poi allo smantellamento della maggior parte delle tratte, con smembramento di macchinari e altro, tutto letteralmente rubato da aziende voraci quanto i rapinatori”*. Il problema secondo Solanas è che *«dopo venti, trenta anni di neoliberalismo gli stati non sono più in grado di controllare alcunché»*, infatti nel filmato chi dovrebbe indagare, incriminare, inchiodare alle responsabilità gli autori dello scempio cade letteralmente dalle nuvole oppure è preso da un senso di impotenza.

Il presidente Menem (1989-1999) contribuì alla dismissione di linee e treni, tagliò migliaia di posti di lavoro e molte località furono ridotte a un solo nome sulla carta geografica poiché migliaia di chilometri di binari furono strappati perché più convenienti venderli, isolando così migliaia di persone e con essi molte attività nei territori interni della nazione. Lo stesso Menem attraverso i media cominciò a raccontare che l'Argentina spendeva 1 milione di pesos al giorno per le ferrovie, che nel trasporto pubblico esistevano troppi sprechi e inefficienze ed era anche per questo che le cose andavano male nel paese. Solanas nel suo film-documentario ha denunciato invece che si era arrivati a spendere 3 milioni di pesos al giorno e il servizio si era ridotto al 20% delle sue funzioni.



Molte associazioni e cittadini pendolari, per il taglio dei treni regionali, per lo scarso confort e degrado dell'intero sistema ferroviario argentino, da tempo hanno sostenuto la tesi di Solanas. Anche alcuni incidenti sospetti avvenuti per mancanza manutenzione come l'ultimo di pochi giorni orsono alla stazione di Once sembra proprio che gli diano ragione, ma saranno le autorità competenti a verificarne le cause!

Con le liberalizzazioni/feticcio di Monti qualsiasi azienda di trasporto, come la Sarmiento in Argentina, tenderà ad abbassare i costi pur di competere tenendo i margini di profitto.

Diceva Solanas: ... *“attraverso i vari governi che si sono succeduti sino alla perversione di Menem questo è successo in Argentina, ma non è che in Italia ... la situazione sia poi molto diversa”*. Da questo raffronto se ne deduce che le privatizzazioni si basano su:

1. riduzione della spesa:

1.a. per manutenzione di treni e/o linee ferroviarie;

1.b. per costo del lavoro;

2. appropriazione di alcune tratte e treni e chiusura della restanti che non portano profitti.

Su questa strada si è avviata l'Argentina e su questa strada è lanciato il governo Monti (con il ministro Passera fino a 100 giorni fa finanziatore della società privata NTV).

Con ciò si possono rilevare altri aspetti comuni dell'Italia con l'Argentina:

1. consenso sindacale sulle scelte liberalizzatrici del trasporto ferroviario (che suonano come campane a morto per il trasporto pubblico dedicato ai pendolari e alla movimentazione delle merci nella nazione). In proposito sono molto chiari gli accordi contrattuali al ribasso con le società di trasporto private come NTV, RTC o con Serfer, ecc. ;

2. sostanziale consenso dei maggiori partiti della destra e della ex opposizione alle liberalizzazioni del governo Monti;

3. pace sociale (derivata dal combinato partiti - sindacati confederali);

La natura è natura: ci sono frane e alberi che cadono sui binari; qui lo Stato dovrebbe intervenire per prevenire e ridurre al massimo i danni. Ma i danni provocati dal risparmio, per aumentare i profitti di pochi, sono tanto meno accettabili quanto sicuramente evitabili con una politica rivolta agli interessi generali anziché a quelli privati.

Sono ancora molto chiare le parole del segretario generale della Cisl Bonanni quando affermava sulle pensioni, con il governo Monti appena insediato, *“Su di noi il governo può contare per concordare un grande patto sociale... Poniamo solo due paletti: non usare l'accetta sulla previdenza e non utilizzarla solo per fare cassa”*, per poi dichiarare il 22 febbraio 2012: *“la Cisl non lascerà che il governo decida da solo come ha fatto con le pensioni, una riforma non gestita né dalle parti sociali né dal Parlamento e che ha lasciato più di 100mila persone senza prospettiva”!*

Più confusi e più chiari di così! Su questa china ci sono pochi dubbi che avverrà allo stesso con la liberalizzazione e la privatizzazione del trasporto ferroviario pubblico: sarà solo Monti a decidere! ... Per chi? Per una “nuova” lobby?

Conclusioni da trarre in Italia sull'esperienza delle privatizzazioni ferroviarie argentine:

- i maggiori partiti politici italiani, di destra e dell'ex opposizione, si riconoscono in una politica unitaria di sostegno al governo “tecnico” di Monti ma mancano di una politica rivolta agli interessi nazionali (ciò riguarda il trasporto ferroviario ma anche l'industria, l'agricoltura, la ricerca, il turismo, ecc);
- essi trovano in primo luogo nei sindacati confederali, come cinghia di trasmissione, il proseguimento della loro politica di svendita allo straniero delle nostre maggiori aziende;
- questi tengono i lavoratori divisi, quindi non in grado di salvare né la loro azienda né il loro lavoro.



Questi partiti e questi sindacati non comprendono che le ferrovie, come le altre grandi aziende italiane, hanno un intimo vincolo, fulcro della crescita, che va dalla produzione al trasporto. Per questo vanno aboliti i presupposti che hanno portato alla nascita del governo Monti - “Napolitano” e ottenere che le nostre maggiori industrie non vengano delocalizzate e che il trasporto ferroviario pubblico non sia smantellato.

**Andrea Acierno, Carmine Curcio**

**EVOLUZIONE - INVOLUZIONE****Liberismo, desertificazione e massimizzazione degli utili**

Il teorema al quale si sono ormai uniformati quasi tutti i massimi pensatori politici ed economici dell'eurocrazia è quello del liberismo e quindi della massimizzazione degli utili, se poi questo va a scapito della più ampia platea dei cittadini consumatori o fruitori di servizi non ha importanza.

Questa teoria applicata al servizio ferroviario e specificatamente a quello della circolazione treni, significa desertificazione degli impianti (stazioni) come se l'unico compito del personale di stazione fosse quello di gestire la circolazione.

Dato questo assunto, si continuano a spendere miliardi di euro in tecnologie che hanno come unico scopo non quello di migliorare il servizio, ma quello di ridurre i costi di gestione e avendo come unico obiettivo questo, vanno avanti come un cavallo con i paraocchi e nell'assenza totale della politica che faccia da garante per quelle che sono le esigenze del cittadino utente.

Non bisogna dimenticare che quello che la politica ha chiesto al sig. Moretti è di portare l'azienda Ferrovie dello Stato al pareggio di bilancio.

Facendo un passo indietro nel tempo, all'era Ligato e delle lenzuola d'oro, per passare a Schimberni, Necci, Cimoli e Moretti e l'evoluzione della denominazione dell'azienda da FFSS ad Azienda Autonoma per finire a S.p.A., si ricorda che nel contratto di servizio che lo stato stipulava con l'azienda pur facendo cenno al pareggio di bilancio vi erano dei precisi vincoli sul livello dei servizi erogati ai cittadini e cioè, possibilità di avere informazioni sugli orari dei treni e acquisto dei biglietti in tutte le stazioni, decoro delle stesche e servizi per l'attesa, come sale d'attesa riscaldate e bagni per i bisogni corporali.

Una volta si pensava che con il progresso, con l'avvento delle tecnologie si dovessero avere migliori servizi a parità di forza lavoro, invece se provassimo a fare un raffronto in parallelo, come si suol dire, e come mi diceva spesso mio nonno, "si stava meglio quando si stava peggio"!

Per passare alle problematiche che oggi ci si pongono davanti oltre alla desertificazione delle stazioni che naturalmente porta dei grossi disagi per l'utenza, che vanno dalla mancanza di un posto accogliente dove attendere i treni, alla mancanza di informazioni, alla possibilità di acquistare i biglietti.

Ci troviamo a dover gestire la mobilità del personale che è costretto a spostare la sua sede lavorativa a volte anche oltre 100 km dalla sua residenza nella totale indifferenza per le problematiche che ciò comporta da parte della nostra dirigenza che ha nella propria ottica l'unico ed esclusivo obiettivo del risparmio.

A livello lavorativo, la gestione della deregulation è un grosso problema, in quanto ci troviamo a gestire modifiche regolamentari quasi giornaliere senza avere la dovuta formazione in aula che quindi comporta un aggravio sul posto di lavoro, senza che tutto questo porti ad avere un adeguato riconoscimento salariale.

In ultimo dobbiamo ricordare la problematica del recupero della perdita di potere d'acquisto visto che non si rinnova il contratto scaduto ormai da ben 5 anni e che le nostre competenze accessorie non vengono adeguate da almeno 15 anni, se a questo si aggiunge che da allora nella figura del CS è stata accorpata anche la figura del deviatore visto che nelle stazioni i CS operano da soli avendo anche le eventuali incombenze fuori cabina in caso di guasti dell'apparato.

Non ultimo, ma vogliamo ricordare la problematica della figura dell'agente polifunzionale Cargo che con l'accordo firmato dalle sigle confederali + UGL e FAST, con il quale si accorpano le mansioni di manovratore, formatore treno, verificatore e accompagnamento treno senza prevedere norme specifiche per le lavorazioni e naturalmente senza compenso adeguato per l'accorpamento di mansioni.

Quindi possiamo evidenziare in tutto ciò una visione miope sia della nostra dirigenza che della parte politica che lungi dal voler riconoscere i propri errori continua a perseguire la strada della demolizione dei servizi pubblici a favore di servizi privati che nell'ottica della politica dovrebbero gestire i servizi in economicità facendo così risparmiare il cittadino consumatore o fruitore, ma che nella realtà cercano di prendersi i pezzi pregiati (TAV, servizio merci remunerativo), lasciando i servizi non remunerativi come il ser-

vizio metropolitano per i pendolari, causando così un aggravio per le tasche degli stessi.

Per tentare di risolvere tutte le problematiche evidenziate ci sarebbe bisogno di attivare un tavolo di lavoro dove vengano rispettate le prerogative di ognuno nel rispetto di corrette relazioni industriali, invece purtroppo ci troviamo nella situazione opposta, dettata dalla sempre più evidente Marchionnizzazione delle relazioni industriali.

**Iacovella Marcello CS Anagni**

**DLF**

## **Un anno nero per il Dopolavoro**

---

Credevamo di essere in pochi a sapere che l'ultima tornata elettorale, per l'elezione dei vari consigli d'amministrazione dei DLF, non fosse stata propriamente santificata da scelte irrepreensibili, ed invece, in maniera del tutto differente, siamo venuti a conoscenza, tramite l'Osservatore ferroviario, che ci sono alcuni DLF territoriali sotto inchiesta per presunte irregolarità amministrative e violazioni di norme statutarie.

Ragione questa che, addirittura, ha suggerito alla stessa amministrazione ferroviaria, in differenti realtà geografiche, di muovere critiche dirette ai vari responsabili, pretendendo, perfino, una ridefinizione dei compiti e degli Organi di gestione, pena la sospensione del contributo finanziario e dei permessi retributivi.

A questo punto, giocoforza, tanti personaggi si sono dovuti rimboccare le maniche perché proprio su questi due benefit avevano confidato per la gestione di amministrazioni con budget non di poco conto.

Tanto per citare alcuni esempi, riportati dalla testata giornalistica appena citata, segnaliamo il DLF di Torino, per cui è stata nominata una Commissione d'inchiesta a seguito di denunce su irregolarità amministrative.

A Milano è stata avviata un'indagine conoscitiva per una denuncia di presunte irregolarità nella conduzione gestionale.

A Formia si deve procedere alla rielezione dell'intero consiglio, a Pescara c'è stata un'altra indagine gestionale, a Roma il presidente è stato sostituito dopo essersi dimesso e via discorrendo.

Il motivo che a noi sembra di portata decisamente imbarazzante è che questa mancanza di fiducia generalizzata porta ad un'idea di insoddisfazione da parte degli elettori rappresentati, che adesso non si lamentano più soltanto di un governo politico indigesto ai più, ma si devono ricredere, anche e più amaramente, della fiducia accordata in prima persona a dei colleghi "amici", cioè gente come loro, che attualmente, guarda il caso, si trovano nell'occhio del ciclone per presunte violazioni.

Certo questa situazione ha dell'imbarazzante e, francamente, non porta fiducia ad un legame storico dei ferrovieri, quel DLF, che ha decantato anni ed anni di operosa militanza condivisa, sommatasi armonicamente alle naturali incombenze lavorative contrattuali.

Oggi quell'amalgama morale di un tempo si è ridimensionato irrimediabilmente e leggere notizie del genere, su un'autorevole fonte giornalistica specializzata, non aiuta la causa, vanificando ancor di più il concetto stesso di solidarietà, che per secoli è stato il motivo trainante di una categoria che andava fiera del proprio orgoglio professionale.

**Luigi Corini**

**INNOVAZIONI SUL LAVORO**

## **Il verbale elettronico**

---

Dal 12 marzo, in via sperimentale, sarà possibile l'emissione del verbale elettronico su alcuni treni del servizio nazionale, Mod. Ci 204 PDA, tramite palmare.

Il personale per le regolarizzazioni potrà utilizzare i biglietti Ci 204 PDA, che sono stati modificati per questa lavorazione.

Altri dettagli dell'innovazione sarà possibile leggerli sul foglio disposizione emanato dalla dirigenza ferroviaria.

L'aspetto che intendiamo cogliere, con la presente nota, è che il futuro si è già messo in moto e difficilmente ci sarà l'opportunità di tornare indietro, semmai, diversamente, questa tipologia di lavorazione sarà implementata e con ogni probabilità sarà anche estesa al servizio regionale, restando per ciò soltanto una questione di tempo e di tecnologia di impiego.

I risultati non potranno non essere positivi e questo è il punto sul quale intendevamo incentrare il discorso, in quanto le lungaggini burocratiche saranno appianate in un batter di ciglia.

Certo c'è sempre da aspettare il periodo di prova, durante il quale molte cose saranno riviste e migliorate, ma, tutto sommato, la distanza culturale tra chi abitualmente si è arrogato il diritto di non pagare quanto dovuto in qualità di viaggiatore e l'istituzione ferroviaria si accorcerà giocoforza, in quanto l'amministrazione riceverà in tempo reale il lavoro dal personale di bordo.

Prolissità, dimenticanze, smarrimenti di documenti ed altre anomalie saranno tra breve azzerate, ed allora i tempi di riscossione si dimezzeranno da soli.

Non solo, ma la disposizione societaria permetterà anche l'opportunità di pagare presso le biglietterie ed anche in questo caso altri tempi morti, oggi benevolmente imputabili alle poste, saranno ridotti all'osso.

Un passo in avanti deciso quindi per non vanificare il lavoro di tanti colleghi, sfiduciati nelle loro migliori intenzioni dalle ridondanze di una catena d'intervento che tra qualche tempo sarà più corta e sensibilmente più efficace, specialmente se a questa innovazione si aggiungerà il reintegro in house dell'intero percorso lavorativo a favore delle varie direzioni, senza passare per terzi, potendosi, in tal maniera, snellire una procedura attualmente farraginosa e macchinosa.

Con questo intervento mirato si centerà anche un altro obiettivo, non propriamente secondario, vale a dire la volontà per la certezza del pagamento, perché tutti i verbali seguiranno un percorso di corretto tracciato monitorato, senza la possibilità di errore da parte degli addetti certificati di questa operazione, i quali, debitamente responsabilizzati, domani non potranno non sapere, eventualmente, come mai certi verbali non portano a termine il proprio iter.

**la Redazione**

## **MINUETTO IN MULTIPLO ATTACCO**

### **La DEIF 8.2, un altro pasticcio**

Ci eravamo lasciati con la relazione sulla DEIF 8.1 della quale abbiamo detto tanto.

Ma mentre gli echi della nostra requisitoria non si erano ancora spenti del tutto, ecco che l'azienda, in data 2 marzo 2012, ha rimescolato le carte sulla circolazione del Minuetto in multipla composizione, emanando una nuova DEIF, la 8.2, che modifica sostanzialmente quanto già stabilito appena alla fine dell'anno 2011, evidenziando l'indecisione di una dirigenza che, per fare quadrare a forza un discorso, finisce per confondere le idee a sé ed agli operatori.

Cosa cambia, in verità, con la nuova disposizione?

In buona sostanza se il citofono non funziona il personale di bordo deve sempre darne comunicazione alla SOR (Sala Operativa Regionale) che provvederà, in ordine, a far riparare il guasto, ovvero all'integrazione della squadra, ovvero a sostituire il materiale, ed infine, esaurite tutte queste possibilità, se c'è scarsa affluenza di viaggiatori potrà consentire di effettuare il prosieguo del turno con una sola terna in servizio.

“Eccezionalmente”, però, così è scritto nella disposizione, si può derogare alla norma, se non si può fare nulla di tutto quanto detto, mantenendo in servizio i due treni accoppiati, e non comunicanti neppure via citofono, con l'integrazione della scorta, “in attesa” della quale il servizio si effettua come se niente fosse accaduto, con la sola differenza che il capotreno prenderà posto nella seconda terna, assumendosi un'in-

combenza non sua.

Detto questo, tutte le organizzazioni hanno cantato vittoria alla nascita di questo nuovo documento societario, emanando anche un volantino al grido "Uniti si Vince", ritenendo esaustiva in materia di sicurezza questa alzata d'ingegno che, rispetto alla prima DEIF, andata in soffitta dopo breve vita, riporta la sola novità di aver deresponsabilizzato la SOR da qualsiasi impegno oltre le umane possibilità gestionali, affibbiando, diversamente, al personale di scorta una patata bollente di non spettanza, ed alcuni attivisti confederali si sono pure dichiarati contenti, arrivando ad inneggiare a questa manna, piovuta dal cielo, dalle righe di Facebook.

In verità l'OrSA, nell'occasione, è stata l'unica a non sottoscrivere questa ennesima beffa per il viaggiante, accreditandosi, guarda il caso, tutti i meriti per aver costretto l'azienda a questo nuovo intervento giudicato, comunque, intempestivo ed, addirittura, peggiorativo.

Noi di USB, dal canto nostro, come già pubblicato, continueremo a fare la nostra parte, non reclamando paternità, affinché venga cancellata anche quest'ultima irregolarità, sulla quale ci siamo spesi e continueremo a spenderci, avendo ancora molto da dire, e che diremo nelle sedi deputate alle decisioni, alle quali abbiamo già chiesto udienza, pronti a provare con carte chiare quale è la verità sulla possibilità di circolazione di questi materiali accoppiati, e non la semplice opinione di parte che fa rumore nell'ambiente e piacere all'azienda, restando invero soltanto opinabile e per giunta pure pericolosa.

**Segreteria Regionale USB Lazio**

## **TRASPORTO AEREO**

### **Cosa nascondono i vettori low-cost**

---

Sottoponiamo all'attenzione dei nostri lettori il comunicato relativo alla denuncia di USB, e non solo, del comportamento dei vettori low-cost che operano in Italia. Un vero far west.

Se non vogliamo essere miopi, se vogliamo fare sindacato cercando di leggere alcune dinamiche in prospettiva e non fare il piccolo cabotaggio che molte sigle sindacali ci vogliono imporre con le loro scelta (fra l'altro non richieste dai lavoratori) proviamo a immaginare uno scenario simile come prossimo venturo anche in ferrovia.

A meno che non ci diamo da fare per non dover subire gli stessi trattamenti riservati ad altri settori del mondo dei trasporti.

**La Redazione**

#### **COMUNICATO STAMPA**

Il grande clamore sollevato dalla notizia del superamento per numero di passeggeri di Ryanair nei confronti di Alitalia nasconde una realtà amara molto più complessa e potenzialmente drammatica del semplice dato numerico.

L'intero settore del trasporto aereo da troppi anni soffre la mancanza di una strategia compiuta, di un piano chiaro, di una programmazione concretizzabile che dia risposte univoche al tema della mobilità.

Senza un piano nazionale coerente che enfatizzi chiaramente il ruolo primario del trasporto aereo nel sistema paese, i progetti pubblicizzati dall'Enac per la classificazione degli aeroporti non possono che apparire potenziali fonti di sperpero di denaro pubblico grazie alla miopia di una politica localistica.

La strisciante deindustrializzazione del settore non impatta solo sui livelli occupazionali, in costante calo e con scarse prospettive di reimpiego, aggravate da migliaia di cassaintegrati provenienti da tutte le realtà del settore ed il cui futuro appare drammaticamente incerto, bensì sulla capacità del sistema-paese di darsi criteri efficienti per la mobilità di merci e persone a costi eco-

nomici e sociali sostenibili.

In tale deteriorato contesto appare insopportabile che nell'inazione delle autorità preposte, il nuovo Leader dei vettori in Italia opera sul nostro territorio senza pagare tasse e contributi, sconosciuto al nostro sistema sanitario e previdenziale, falsando così tutte le regole a svantaggio degli altri competitor del settore.

Le organizzazioni IPA, ATMPP, AVIA, ANPAV, ed USB lavoro privato, che rappresentano la maggioranza assoluta di piloti, assistenti di volo, controllori del traffico aereo, esperti di assistenza al volo e meteorologi, nonché di un grande numero di Personale di terra, si sono confrontati in un tavolo tecnico aperto sui temi sopra esposti. Al termine del confronto, che verrà seguito da ulteriori incontri nel prossimo futuro, si è condivisa la necessità di manifestare la preoccupazione per l'immobilismo che caratterizza le scelte attuali, preludio certo di ulteriori danni strutturali al nostro Paese, in assenza di tempestive azioni correttive di sistema.

In tale contesto si auspica che la nuova authority dei trasporti, recentemente annunciata dal ministro Corrado Passera, trovi rapida, concreta e credibile attuazione e si metta presto al lavoro per riordinare l'intero sistema.

Le scriventi sigle dichiarano sin da ora la loro disponibilità a fornire un costruttivo contributo tecnico, nell'ambito delle loro competenze, auspicando una convocazione in tempi ragionevoli da parte del Ministero dei Trasporti e del Ministero del Lavoro.

Roma, 9 marzo 2012

**USB Trasporti**

## LAVORO

### **Abilitazione alla commerciale in 5 giorni**

A Roma tutte le OO.SS, accreditate al tavolo, hanno sottoscritto l'ennesimo accordo a perdere per il settore del viaggiante, mandando in soffitta, ancora una volta, la professionalità dovuta a chi lavora sui treni.

Infatti, in data 06 marzo u.s. è stata firmata l'intesa per abilitare al servizio della commerciale, in solo 5 giorni, i nuovi arrivati al personale di bordo della Direzione Regionale Lazio, e questo con la scusa magra ed inopportuna delle carenze abissali del personale in oggetto.

Il festival dell'ignoranza, nel senso che da adesso in poi avremo una percentuale maggiore di colleghi che ignorano le cose, sarà, quindi, un vero successo, tanto è che per un percorso formativo che ai bei tempi andati delle ferrovie statali non era inferiore a 2 mesi, oggi, in maniera del tutto differente, è chiuso in soli 5 giorni, durante i quali di conoscenze commerciali, secondo il nostro parere trentennale nel campo, se ne assorbiranno ben poche.

Tutto ciò potrebbe alzare il margine di conflitto con la stessa clientela, sempre sul piede di guerra sotto l'egida vigile delle associazioni a tutela dei diritti dei trasportati, che dinanzi ad un personale titubante ed incerto non si farà scrupolo a ricorrere, presso le suddette strutture organizzate, a forme di antagonismo mirato e legale, per far valere dei diritti ignorati da parte di quanti masticano poco la materia dei biglietti.

Non solo, ma non essendo padroni assoluti di una disciplina, che ancora oggi mostra ampi margini d'interpretazione, gli insicuri del ramo troveranno una facile scorciatoia nel non intervenire dove il dubbio regna sovrano, privilegiando, a detrimento delle casse aziendali, quegli smaliziati viaggiatori i quali, non avendo voglia alcuna di aderire ai doveri del pagamento, troveranno gioco facile per le loro private intenzioni di non dare quanto dovuto alla nostra azienda, ed in tal maniera si rimanderà, di volta in volta, la soluzione dei problemi, con la declassazione automatica e naturale dell'intero settore, che molto presto sarà evidente anche a quei cisposi, che pur nella loro ottica difficoltosa, hanno ancora voglia di vedere.

**Segreteria Regionale Ferrovieri Lazio**

## Pillole & Agenzie

### **Riassunto Bruno Bellomonte**

Sabato 17 marzo alla stazione di Sassari era festa! Si brindava alla vittoria di Bruno Bellomonte contro il licenziamento illegittimo voluto spietatamente dall'A.D. Moretti, non nuovo a questi drastici provvedimenti - vedi i licenziamenti di Dante De Angelis, di Riccardo Antonimi e di altri ancora - mentre ai detenuti in attesa di giudizio va applicata la misura della sospensione cautelare.

### **Decreto Salva Italia, primo licenziamento per "motivi economici"**

Sauro Certini, dipendente di Autolinee Toscane, è stato licenziato. Il motivo lo ha spiegato all'interessato Jean-Luc Laugaa, A.D. dell'azienda che è controllata al 100% dalla francese Ratp Dev: **"a causa dei tagli al servizio e agli aumentati costi di gestione dell'azienda, si è deciso il licenziamento"**.

Inverosimile che una società che è tra le sei che ha presentato domanda di partecipazione al bando per l'acquisto di Ataf Gestione, nella quale confluiranno i mezzi e i lavoratori dell'azienda fiorentina di trasporto pubblico locale possa dichiararsi in difficoltà economiche e risolverle attraverso il licenziamento di un lavoratore.

Questo licenziamento effettuato senza scrupoli, senza alcuna valutazione di possibile diversa collocazione e forzatamente giustificato per "motivi economici" suona come un'anticipazione degli scenari che si apriranno con il futuro articolo 18.

### **ANSF**

La segreteria nazionale USB privato, in data 8 marzo 2012, ha inviato una lettera ad ANSF, l'Ente per la sicurezza ferroviaria, in merito all'utilizzazione del Minuetto in multiplo attacco sulla relazione Roma-Fiumicino Aeroporto.

I termini della sicurezza non possono essere posposti a qualsivoglia scelta di politica gestionale ed, in tal modo, la nostra organizzazione ha inteso informare ANSF di una situazione delicata, che mostra ampi spazi d'intervento soddisfacenti la deontologia professionale di chi è deputato istituzionalmente a vagliare incertezze latenti di un servizio che, nella fattispecie, andrebbe svolto con mezzi differenti ovvero con l'utilizzo di personale in numero contrattualmente adeguato.

### **TEN-T**

Via libera dei 27 ministri dei trasporti dell'Unione Europea alle proposte della Commissione UE per le reti Ten-T, dieci corridoi prioritari di trasporto intermodale da realizzare entro il 2030. Di questi corridoi, quattro interessano direttamente l'Italia: il Baltico-Adriatico, quello Mediterraneo, l'Helsinki-Valetta e il Genova-Rotterdam. Il ponte sullo Stretto di Messina non rientra nei progetti prioritari.

Il budget messo a disposizione dalla UE è di 31,7 miliardi. La nuova rete del trasporto in Europa conterà 86 porti con ferrovie e strade e 37 aeroporti con collegamenti ferroviari verso le città. Ci saranno, inoltre, 35 progetti cross-border per ridurre i "colli di bottiglia", mentre 15mila km di ferrovie diventeranno ad alta velocità. Caratteristica principale della rete unificata europea sarà quella di avere i requisiti tecnici necessari all'interoperabilità, a partire dal sistema ERTMS.

### **CUD "dematerializzato"**

A partire da quest'anno per tutti i dipendenti che già non ricevevano più la busta paga stampata, anche il CUD verrà "dematerializzato", per usare le parole coniate dall'azienda.

Chiunque sia in possesso dell'accesso alla sezione "Il mio profilo" di Linea Diretta e abbia un account di posta aziendale potrà scaricare e stampare copia del CUD.

### Moretti contestato

Il 30 marzo una delegazione di Viareggio (oltre 30 tra familiari e cittadini) ha partecipato al presidio contro la presenza di Moretti ad uno stage in qualità di insegnante di economia-politica assieme a cittadini di Firenze che si battono da anni contro il devastante sotto-attraversamento della città.

Il neo-cavaliere, come altre volte, è giunto sul posto attraverso percorsi alternativi, alla chetichella e travisato per il forte timore di essere intercettato dai volti delle vittime di Viareggio e dei loro familiari.

### Pronti a disinvestire

Il Gruppo FSI si starebbe preparando ad abbandonare le gare per l'aggiudicazione del trasporto regionale nelle Regioni che non vengono considerate strategiche. Questo in seguito all'obbligo di attribuzione dei contratti di servizio con procedure di evidenza pubblica e contestuale abolizione *ex lege* della clausola di rinnovo per i contratti in vigore (art. 25 del D.L. c.d. "Cresci Italia").

Ora anche il servizio c.d. "universale" sarà messo a gara, pertanto nel prossimo futuro è probabile che vengano tagliati ulteriori treni a lunga percorrenza.

### Importante sentenza della cassazione in materia di democrazia e diritti dei lavoratori

Con sentenza del 7 marzo scorso la Cassazione ha respinto il ricorso della società ILTE di Torino, mirato a non riconoscere ai lavoratori iscritti all'SDL, oggi USB, il diritto di iscriversi al sindacato di base mediante le cessioni di credito ed a mettere in discussione la nazionalità dello stesso sindacato.

In questo modo la Suprema Corte stabilisce, in maniera limpida e definitiva, il diritto dei lavoratori ad iscriversi al sindacato di loro fiducia versando a questo le quote e ribadisce i criteri per determinare la effettiva nazionalità di un'organizzazione sindacale, requisito necessario per attivare l'art. 28 dello Statuto dei lavoratori e poter denunciare eventuali attività antisindacali da parte delle aziende.

La sentenza afferma con decisione che la nazionalità di un sindacato non può desumersi esclusivamente dalla stipula del Contratto Nazionale e ribadisce che la nazionalità può desumersi sia dalla diffusione nazionale dell'organizzazione sindacale, sia dalla effettiva opera di tutela e di iniziativa svolta dal sindacato a favore dei lavoratori dipendenti.

La stessa sentenza conferma inoltre quanto già ampiamente determinato dalla stessa Corte, anche a Sezioni Unite: **qualora i lavoratori decidano di iscriversi ad un sindacato per il tramite della cessione di credito, il datore di lavoro non può opporsi in quanto tale istituto (art. 1260 e segg. c.c.) non necessita del consenso del datore di lavoro.**

Vengono così spazzate via le pretestuose obiezioni che le aziende hanno sempre opposto al riconoscimento dell'istituto della cessione di credito, in modo da ostacolare l'iscrizione dei lavoratori alle organizzazioni sindacali di base. È utile ricordare che l'effetto nefasto del referendum del 1995, promosso dal Partito Radicale, ha fortemente condizionato i sindacati di base - ed oggi anche la FIOM - in quanto dal 1995 in poi i sindacati filo aziendali hanno sempre inserito nei CCNL la clausola che impegnava le aziende ad operare la trattenuta sindacale a favore dei sindacati firmatari del CCNL stesso, con il chiaro intento di impedire la crescita di organizzazioni sindacali indipendenti e conflittuali.

---

## Link

### Progetti infrastrutturali: la grande rapina

<http://www.economist.com/node/21528263>