




**UNIONE SINDACALE DI BASE**

**IN BREVE**

**1**  
**CHI SIAMO**

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

**2**  
**CONTATTI**

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

**3**  
**REDAZIONE**

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

**4**  
**EMAIL**

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

## EDITORIALE

**Orario di lavoro nel prossimo CCNL - Attività Ferroviarie**

Alcune considerazioni spicchiole sulla proposta avanzata da Federtrasporto e Ancp in data 2 maggio.

In primis l'**abolizione di tre giornate di permesso** (per coloro che ancora ce li avevano), alias ferie. I ferrovieri lavoreranno 3 giorni in più a parità di retribuzione, sono il corrispondente di circa 300 euro, cioè è come se guadagnassero 25 euro in meno al mese.

Poi si ribadisce che l'**orario settimanale è di 38 ore** (calcolato sulla media di 4 mesi, con punte di 44/46 ore la settimana), e parrebbe non esserci molto margine di contrattazione su questo punto.

Sono solo due aspetti, gli altri forse sono quasi marginali solo perché fanno parte di una tendenza che matura da almeno due contratti. Queste sono vere e proprie chicche nuove e disegnano brutti nuvoloni all'orizzonte. In quell'ipotesi **significa lavorare un giorno in più al mese, dal controvalore di 100 euro di mancato guadagno**.

Proseguiamo? Ai quadri di fatto potranno essere richieste **prestazioni straordinarie "comprese nel prezzo"** anche ai turnisti: orario elastico e nessuna retribuzione maggiorata.

Ancora: il pasto verrà garantito, con ulteriori difficol-

In questo numero:

<b>RINNOVO CONTRATTUALE/1</b>	
<i>Manutenzione Infrastrutture</i> .....	2
<b>RINNOVO CONTRATTUALE/2</b>	
<i>E non sembra notare grandi scossoni o reazioni fra i lavoratori</i> .....	2
<b>RINNOVO CONTRATTUALE/3</b>	
<i>Personale "mobile"</i> .....	3
<b>RINNOVO CONTRATTUALE/4</b>	
<i>Non siamo ancora alla fine</i> .....	4
<b>RINNOVO CONTRATTUALE/5</b>	
<i>Pulizia e integrati ferroviari</i> .....	5
<b>IVU</b>	
<i>Partito il countdown per il trasporto regionale</i> .....	5
<b>STORIA</b>	
<i>Ricordare per resistere</i> .....	6
<b>PILLOLE</b>	
<i>Plebiscito alla SAD</i> .....	7
<i>Telefonia Radiomobile</i> .....	7
<i>Divisa: addio spogliatoio</i> .....	7
<i>E due</i> .....	7

tà, ma solo in relazione alla semplice equazione "una presenza = un pasto". Chi svolge i turni rotativi e lavora con l'orario 13-21 oggi ne consuma due sul pomeriggio. Da 'domani' uno.

Questa proposta di Orario di Lavoro, qualora dovesse venir sottoscritta, oltre che danneggiare il lavoratore sul piano della salute lo danneggerebbe anche su quello economico: **è come se riducessero lo stipendio di 40-45 euro** senza toccare i tabellari.

**Ernesto D'Acunto**

## RINNOVO CONTRATTUALE/1

**Manutenzione Infrastrutture**

La proposta aziendale sulla nuova normativa contrattuale, oltre a prevedere l'aumento dell'orario di lavoro, sottrae alla contrattazione aziendale lo strumento della flessibilità/multi-periodicità, che nell'Accordo di confluenza al CCNL delle attività ferroviarie attuale informa la parte iniziale dell'art.14 (orario di lavoro), prospettando un orario settimanale canonico di 38 ore medie da calcolare su un periodo di 4/6 mesi.

Per i ferrovieri del settore Manutenzione Infrastrutture si tratterebbe di un grave danno sia per il trattamento economico che per la facoltà di gestione del tempo libero dal servizio, prefigurandosi nettamente, oltretutto, la possibilità di lavorare ordinariamente anche il sabato. Infatti il CCNL A.F. e Accordo di Confluenza attuali prevedono per la variazione dei nastri di lavoro settimanale e giornaliero una apposita fase di contrattazione con la RSU e le OOSS regionali nella quale l'azienda deve illustrare le attività per cui si determinano le particolari esigenze organizzative (di solito attività straordinarie di manutenzione a mezzo ditte appaltatrici).

Il combinato disposto degli artt. sull'orario di lavoro e

sulle relazioni industriali del CCNL A.F. e dell'Accordo nazionale di settore 20/05/2004 rappresenta, se ben interpretato, un importante strumento per le RSU/OOSS (dunque per i lavoratori) al fine del controllo sull'utilizzo del personale e sugli orari di fatto derivanti da particolari esigenze tecnico-organizzative, sottraendo spazi all'iniziativa arbitraria dell'azienda.

Inoltre, a copertura dei disagi derivanti dall'eventuale nuova articolazione dei nastri di lavoro settimanale e giornaliero, l'Accordo di Confluenza al CCNL A.F. prevede indennità economiche e recuperi compensativi di riposo, che nella prassi consolidata della contrattazione nella ex DCI Roma (oggi DTP Roma) ammontano a 43 euro per l'incremento di 3,36 h. settimanali, con il recupero delle stesse ore nell'arco delle settimane contrattate, in cui calcolare la media di 36 ore settimanali (fino ad un massimo di due periodi di 14 settimane).

È palese l'attacco dell'azienda sia alle tutele dei ferrovieri della Manutenzione Infrastrutture, con l'obiettivo strategico di ottenere maggiore disponibilità temporale del personale a costi minori, sia alla prerogativa propria delle RSU e delle OOSS sul controllo delle dinamiche produttive e organizzative.

Aumenta il lavoro giornaliero, quello settimanale, diminuisce il riposo giornaliero e quello settimanale oltre a infinite possibilità per sac-

Dunque, a questo punto, all'interno delle organizzazioni dei lavoratori ci si dovrebbe occupare di come impedire il verificarsi di tali prospettive nel rinnovo contrattuale, ma, per onestà intellettuale, non va nascosto il fatto che negli ultimi due/tre anni sugli impianti Manutenzione Infrastrutture delle varie DTP italiane, si è ampiamente attuata quella deregolamentazione (arbitrarietà sull'impiego fuori sede del personale, compressione sistematica e non rispondente alla legge del riposo minimo, sesta prestazione settimanale, terza notte settimanale, nastri notturni di nove ore, mancata presentazione dei Piani di Attività) che oggi RFI vorrebbe semplicemente sancire contrattualmente.

Il ritardo sindacale su questa realtà potrebbe ormai essere irrecuperabile, ciò non toglie che il campo di battaglia resta il quotidiano lavorativo e in questo va promossa la mobilitazione dei ferrovieri, sia per ripristinare la validità di fatto dell'attuale CCNL e degli accordi di settore vigenti, sia per contrastare coscientemente e concretamente l'attacco ai diritti e alle tutele dei lavoratori di RFI contenute nelle attuali proposte aziendali.

**RSU 18 DTP Roma**

**D. Testa - S. Pennacchietti**

cheggiano il monte ore riposo annuo e i giorni di ferie.

Si considera il tempo extra lavorativo come un appendice di quello lavorativo: una va-

## RINNOVO CONTRATTUALE/2

**È non sembra notare grandi scossoni o reazioni fra i lavoratori**

riabile da spostare in funzione del livello di produzione e di produttività prescelto. Il tutto a prescindere da qualsiasi connotazione umana dell'operatore, riferibile all'esercizio, che svilupperà quei nastri lavorativi o quelle sequenze di turni.

Si spinge sulla modalità della media (mensile, quadrimestrale, annuale) per non permettere al lavoratore di avere un controllo dell'impegno svolto. Allo stesso modo lo si priva di giornate di ferie o festività soppresse (è il caso sempre più frequentemente denunciato a Roma) dove il recupero delle stesse spetta al singolo macchinista o capo-

### RINNOVO CONTRATTUALE/3 Personale "mobile"

Il 13 maggio è stata avanzata l'ultima proposta sull'Orario di Lavoro per il "Personale Mobile" nella fase di rinnovo del contratto delle Attività Ferroviarie.

Da subito si può notare come la "bozza" altro non sia se non il 'recepimento' dei contratti già sottoscritti con altre imprese ferroviarie private (vedi settore merci) o di quelli in avanzata fase di contrattazione (vedi NTV di Montezemolo).

Se già la Disciplina Generale porta con sé novità rilevanti, lo stesso non si può dire per il "Personale Mobile". Qui l'attacco è totale.

Un esempio? Si parla di Agente Solo, anche di notte con prestazioni di 7-8 ore, per i servizi A/R diurni di 10 ore di durata e calcolo dei riposi settimanali similmente a

treno che deve impiegare il suo tempo e le sue energie per ristabilire la correttezza della contabilità. E in questo panorama di "efficienza" informatica si diffonde IVU e il sistema di turnazione individuale.

Ma la caratteristica che vorremmo sottolineare in questo approccio alla cosiddetta proposta aziendale (quanto poi non sia anche confederale lo scopriremo presto) è costituita dal balzo indietro che abbiamo fatto nella storia dei contratti: provate a fare una rapida verifica con i numeri riprodotti nel riquadro.

**Roberto Testa**

quanto previsto dall'Accordo europeo ETF/CER del 2004 (un totale di circa 3.216 ore annue di riposo settimanale, contro le 3.538 attuali), fatto salvo che è **stato abolito il quantitativo minimo di ore di riposo!**

Ovviamente si prevedono varie tipologie di **flessibilità**, che **in caso di mancato accordo sui turni "...le aziende attiveranno comunque le proprie elaborazioni di detti turni..."**! Si parla di aumentare le prestazioni di 30', ridurre a 11 ore il riposo giornaliero tra due servizi A/R nella fascia 5:00 ÷ 24:00, ampliamenti delle fasce orarie e dei limiti di condotta, 7h di condotta per 5 volte al mese sui servizi AV...

Ovviamente mentre proponiamo peggioramenti normativi **le Aziende hanno glissato gli obblighi di valutazione dei rischi dovuti allo stress e all'organizzazio-**

#### **RD 20 Agosto 1914 n.993**

- Riposo minimo giornaliero 10 ore
- RFR 8 ore
- Riposo settimanale 36 ore nel corso di un anno, durata minima 34 ore
- Servizi notturni 20 al mese

#### **Decreto 8 Giugno 1919 n.912**

- Lavoro settimanale max 48 ore
- Lavoro giornaliero 12 ore
- Riposo giornaliero 12 ore
- Riposo fuori residenza 8 ore
- Riposi settimanali 36 ore

#### **RD 22 luglio 1923 n.1631**

- Riposo giornaliero 15 ore
- Prestazione max ridotta a 10 ore

#### **DPR 2 Aprile 1960 n.433**

- Riposo settimanale 40 ore
- Lavoro settimanale rimane 48 ore
- Lavoro notturno 3 notti tra due riposi settimanali di cui non più di due consecutivi

#### **DPR 9 novembre 1971 n.1372**

- Lavoro settimanale 36 ore
- Prestazione giornaliera in 7, 8, 9 e 11 ore secondo la tipologia del servizio svolto (solo andata o solo ritorno, notturni o giornalieri, andata e ritorno con o senza sosta superiori a 2 ore)
- Introduzione del lavoro su 5 giornate lavorative
- Riposo settimanale 48 ore
- Riposo fuori residenza max 30 ore

#### **Legge 2 Marzo 1974 n. 77**

- Lavoro settimanale manovra 36 ore
- Le notti consecutive 2 tra due riposi settimanali max 15 in un mese

#### **DPR 23 Giugno 1983, n.374**

- Prestazioni giornalieri 7, 8, 8:45 secondo la tipologia di lavoro. Le soste di servizio tutte lavoro salvo la richiesta di 45 minuti per i treni merci in ritardo per consumazione pasto
- Prestazione 7 ore tra le 0:00-5:00
- Riposi fuori residenza non più di due tra due riposi settimanali non più di 7 in un mese
- Limite di condotta continuativa 350 Km A/R, 450 per servizi con RFR
- Impegno mensile max 200 ore
- Riposo giornaliero 18 ore e 22 dopo un servizio notturno
- Assenza fuori residenza passa da 30 a 24 ore
- Riposo minimo RFR 7 ore

#### **Accordo per il personale di macchina del 12/12/1987**

- Orario settimanale 37 ore
- Impegno mensile 180 ore
- Dal 1989 orario settimanale passa a 36 ore e l'impegno mensile a 170 ore
- Riposo settimanale 58 ore

#### **Accordo contrattuale 6 febbraio 1998 (CCNL 1996-99)**

- Prestazione giornaliera diurna di 10 ore
- Riposo giornaliero scende a 16 ore se non intacca le 0-5, 18 e 22 in altri casi
- RFR può scendere a 6 ore
- Riposo settimanale minimo di 48 ore si incrementa fino a 3538 ore in un anno
- Limite di condotta 4,30 per i servizi con RFR e 7 ore A/R al netto delle soste

#### **CCNL 2003**

- Tutti ne conosciamo i termini



## ne del lavoro.

Continuiamo a chiedere quindi a gran voce che anche nel Gruppo FS, e in partico-

### RINNOVO CONTRATTUALE/4 Non siamo ancora alla fine

La prima settimana di Maggio è stata caratterizzata dalla pubblicazione, da parte delle organizzazioni concertative, del pacchetto aziendale per il rinnovo contrattuale, la dilazione continua del quale è diventata una regola di mercato.

Tutto quanto riportato fedelmente e con dovizia di particolari, da quanti soli, quali occulti responsabili, hanno il diritto di sedersi al tavolo delle trattative, non ci ha meravigliato più di tanto, anche perché questo ci aspettavamo, insospettiti ed inquietati dal silenzio e dalla mancanza totale di pubblicità di questa contrattazione criptata, che per anni non ha dato segni di vita.

Mentre tutto quanto ciò accadeva, tra le quiete mura discrete e protettive del gruppo FS, c'è stato anche chi ha chiamato una popolazione intera di lavoratori allo sciopero generale, come unico sindacato, per dare una risposta politica al governo avverso ma, in quello stesso momento in ferrovia, ed in chissà quali altri posti, la stessa organizzazione caldeggiava un piano di ristrutturazione aziendale finalizzato alla cancellazione di altre migliaia di posti di lavoro, quelli tanto difesi a parole e negli slogan proprio per l'astensione generale dal lavoro.

lare in Trenitalia, si attivi l'ultimo strumento democratico concesso ai lavoratori per esprimere il loro giudizio sulla

Oggi, quindi, in pieno clima di recessione ideologia, vessillo logoro ed ammainato per tempo da vecchi oltranzisti scopertisi all'improvviso movimentisti, senza più la colla vischiosa della dottrina ci si può permettere questo ed altro, tanto per chiudere una partita sindacale iniziata circa 20 anni or sono, quando un vecchio politico socialista, finito in seguito nel fango di tangentopoli, dichiarò dalle tribune mediatiche più significative, che il carrozzone delle FS doveva essere smantellato.

Per tutto ciò le nuove proposte aziendali danno l'immediata prospettiva di un domani senza futuro per i lavoratori del settore, i quali, sotto ricatto occupazionale, saranno ancor di più oberati da un orario di servizio che li stancherà sempre di più, dovendo, per giunta, lavorare in un clima di insicurezza latente, dove il sistema della gestione del rischio è incentrata sul datore di lavoro e solo, secondariamente, sull'ispezione esterna.

In questo contesto, mentre si continueranno i tagli dei rami d'azienda e si incentiveranno le privatizzazioni, si diminuiranno, senza soluzione di continuità, le posizioni lavorative, ed in Trenitalia già stanno facendo fagotto l'UMR, la distribuzione e la 303, sensibilmente riducibili grazie al sistema IVU, la manovra, che verrà privatizzata,

nuova proposta contrattuale: il **referendum**.

**Manuel Balbi**

la cargo che continuerà a perdere pezzi di produzione e di conseguenza di personale, ed infine, ma solo per brevità, inizierà la sperimentazione dei treni metropolitani, non più locali, senza il personale di scorta, ora denominato di accompagnamento e quindi non più strettamente necessario né a livello dialettico e neppure di fatto.

Insomma si sta prospettando un domani non sostenibile in termini occupazionali, caratterizzato da uscite con deflusso rapido come il fondo di accompagnamento, o tramite chiamate personali caratterizzate da cospicui incentivi a fondo perduto, purché si lasci immediatamente il posto di lavoro.

A tale proposito una voce di corridoio riporta, insistentemente, la notizia di uno scioglimento più corposo nel 2014-2015, con un incentivo di 4 anni più 2 per conseguire la prima opportunità utile per accedere alla quiescenza, e lì allora la diaspora sarà totale e definitiva.

Da qui è logico recuperare la convinzione che tra 3-4 anni ci saranno solo giovani nel gruppo, e che gli stessi saranno plasmati per le esigenze aziendali senza la possibilità di alcuna opposizione, neppure formale.

In altre e più semplici parole lì è stata programmata la fine dei giochi, e chi avrà ancora voglia di suonare le campane e chiamare a rac-

colta le genti, per reclamare diritti rimasti sepolti sotto la coltre protettiva del bel tempo andato, si ritroverà, in una piazza civile da solo e circondato dal vuoto, nel deserto assoluto dell'alienazione sociale.

Quello che resta, oggi, è una popolazione ferroviaria, con un alto livello di consapevolezza, divisa, ferita ed offesa, che non riesce più a trovare un valore di riferimento, visto come sono stati trattati da chi aveva il dovere

di tutelarli, e che, alla fine, li ha semplicemente irrisi, grazie anche all'alto patrocinio di lobby economiche ricercanti, quali gelidi affaristi, il mero vantaggio competitivo.

A queste autorità in materia non interessa fare trasporto in termini di qualità ed efficienza, nel rispetto della sicurezza, ma affascina raggirare leggi e DPR a proprio piacimento e per il solo personale tornaconto, come qualcuno con mani esperte, abitualmente, fa al governo

per le sue esigenze personali, e per ciò è criticato.

Qui in ferrovia, accadendo una cosa analoga, tutto risulta, al contrario, lecito, considerata la compiacenza di eminenze sindacali fortemente inclini a questa deprecabile politica, che resta, per chi crede nella dignità del lavoro, l'onta di una vergogna nazionale, nella certezza condivisa che le regole sociali non possono avere alcun chiaroscuro.

### Segreteria USB Lazio

## RINNOVO CONTRATTUALE/5 Pulizia e integrati ferroviari

In data 11 maggio la UNIFerr ha dichiarato di voler "...aderire formalmente all'Accordo del 30 settembre 2010 stipulato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti...", perché "...siano considerate, all'interno delle intese che andranno a definirsi, anche le specifiche esigenze delle aziende del settore rappresentato".

L'UNIFerr è l'associazione che rappresenta in ambito FISE/Confindustria le imprese nuove aggiudicatarie dei servizi di pulizia e servizi integrati ferroviari, quali: *Compass Group Italia S.p.A.*,

*Dussmann Service S.r.l., Iscot Italia S.p.A. e La Lucente S.p.A.*

Sarà ora da chiarire quali siano le esigenze di UNIFerr che non sono in linea con quelle di Ancp che già rappresenta il settore. Infatti il giorno precedente - 10 maggio 2011 - proprio Ancp ha presentato la proposta normativa sull'orario di lavoro per il settore delle pulizie, i cui punti distintivi sono:

- **38 ore medie di lavoro settimanale**, calcolate sul periodo di 4 mesi, con un minimo di 28 ore e un massimo di 48 ore medie settimanali;
- **lavoro settimanale su 6**

**giorni;**

- **lavoro notturno medio di 8 ore**, calcolato sui 7 giorni;
- conferma della "**base operativa**" come per il *personale mobile*;
- **assenza dalla residenza per 40 ore consecutive** per i pulitori viaggianti, con *cicli lavorativi* articolati su 7 giorni;
- **domenica considerata giorno lavorativo ordinario** mentre sarà considerato festivo a tutti gli effetti il giorno del riposo compensativo.

**Manuel Balbi**

## IVU Partito il countdown per il trasporto regionale

IVU arriverà a livello nazionale anche al trasporto regionale a partire dal **12 giugno**. È comunque molto probabile che tecnicamente Trenitalia non sia ancora in grado di essere completamente operativa già in tale data su

tutto il territorio nazionale.

Al momento rimangono comunque escluse le Divisioni Cargo, Frecciabianca e Servizi Base.

Questo è essenzialmente il contenuto dell'**accordo del 20 maggio 2011**, sottoscritto da quasi tutte le segreterie sindacali firmatarie del CCNL 2003.

L'accordo include alcune

clausole poco convincenti, come la **programmazione dei turni a 90 giorni**, la garanzia di una **ripartizione equa** dei servizi tra il personale (quantità di lavoro diurno e notturno, di condotta e scorta, di traghettamenti e riserve, della disponibilità, del riposo settimanale e delle ferie), confermati i periodi di ferie già programmati per

l'estate 2011, Natale e Capodanno e Pasqua 2012 e la consegna di un 'frontespizio' riepilogativo mensile e trimestrale al singolo lavoratore.

Come era facile aspettarsi **le ferie pianificate verranno conteggiate in 7h e 12m;** ciò significa che **nel conteggio della media settimanale di lavoro rientrano anche le giornate di assenza!**

Ciò significa che, ad esempio, quattro giorni di ferie, attaccati a due riposi settimanali,

garantiranno un "impegno" di poco più di 28 ore di lavoro; peccato che la media settimanale sarà di 38 a breve! Così, **usufruendo delle ferie, il personale mobile sarà costretto a lavorare di più,** poiché dovrà recuperare tutto l'impegno che ha perso con le giornate di ferie forfezionate a 7h e 12m.

Naturalmente non avranno più motivo di esistere anche le mezze giornate di ferie.

In questa fase sarebbe stato

forse meglio specificare che **le giornate di ferie non avrebbero dovuto essere contabilizzate affatto,** in modo da **considerare come media di lavoro le sole giornate di effettiva presenza.** Una media calcolata sulle 7h e 12m sulle sole giornate di presenza avrebbe garantito un reale distribuzione dei carichi di lavoro al personale mobile.

**Manuel Balbi**

## STORIA

### Ricordare per resistere

Quello che si sta per abbattere sul popolo del ferro è un vero e proprio tsunami, dopo che le tesi aziendali, per il rinnovo contrattuale, sono spuntate all'improvviso dal nulla.

Queste proposte, invero, hanno trovato terreno fertile perché da anni non c'è più una controparte sindacale antagonista, e ciò a far data dalla rottura con la tradizione sindacale asseverata, avvenuta nell'anno 2003, quando si è messa mano, pesantemente, al DPR 374, la norma che regolava la vita lavorativa dei ferrovieri.

Allora si riuscì a cambiare una legge con degli accordi sindacali e chi mosse dubbi, gridando al sospetto e non piegando la schiena, ne pagò le decime sulla propria pelle, mentre altri accettarono di buon grado il passo nel vuoto istituzionale, traendone anche vantaggi personali, incuranti dei posti di lavoro che andarono persi, seppur reclamati da una nazione affamata di

occupazione.

A quel tempo la firma si svolse con una doppia fase, perché non tutti sottoscrissero subito l'accordo, e chi firmò nella ripresa si rimangiò quanto di male aveva detto e scritto, sino a quel momento, di un'intesa che apriva, di fatto, il servizio ferroviario all'economia di mercato.

Pochi hanno voglia di ricordare questo momento del passato, dove non ci si è sicuramente ricoperti di gloria, e chi aveva puntato l'indice verso gli altri, facendo esporre parecchi onesti uomini di sindacato, fu sua volta tacciato di aver fatto la figura del voltagabbana.

Nel sindacato antagonista vi fu, pertanto, una spaccatura profonda tra le fila degli iscritti, con la perdita di deleghe e di consensi, emergendo in costanza di tempo la non bella figura fatta da quanti avevano giurato guerra al padrone con pubblicazioni firmate, e che, alla fine, si accordarono con lo stesso, in sede di resipiscenza, con la mera e squallida motivazione, a giustificazione del provve-

dimento, di non aver tenuto la linea dell'organizzazione per la temuta perdita delle agibilità sindacali, delle quali, altri, ancora adesso, preferiscono fare a meno, pur di essere liberi di decidere cosa è meglio dire e fare per i propri rappresentanti.

Non contenti di questo si andò oltre, concordando una pace armata per le tutte le sanzioni disciplinari affibbate al personale della trazione che, per protesta, si era rifiutato di inserire il dispositivo dell'uomo morto al momento di iniziare il servizio.

Il personale del bordo, che aveva protestato da parte sua contro la violazione della squadra minima di scorta, così come recepiva ancora il DPR 374, fu, al contrario, lasciato in balia degli eventi, non potendo usufruire della medesima misura amnistiale, per cui sul territorio nazionale vennero confermate le disposizioni disciplinari, che andavano da 10 euro di multa a 10 giorni di sospensione, per le medesime contestazioni.

Oggi sembra di rivedere un

film già visto, in quanto si grida nuovamente allo scandalo, gettando l'anatema su quanti accetteranno questa riedizione di pace romana, ma per l'istante, i vecchi, che conservano la giusta memoria, non si faranno più ingannare da iperboli gergali di un'organizzazione che, in seguito, secondo noi, firmerà come tutte le altre, per i motivi di allora, che restano buoni anche adesso, considerando pure che poi non si potrà più sedere a nessun tavolo di trattativa, e ritornare nel-

l'angolo è davvero scomodo.

Il percorso di riconversione è un cammino doloroso e spinoso e non tutti hanno la forza morale per intraprenderlo, ma ricordarsi e ricordare agli altri, specie quelli giovani che allora non c'erano, come siamo giunti alla situazione attuale, che è costata comunque sanzioni onerose a quanti hanno manifestato senza mezzi termini il proprio dissenso, deve essere un tratto distintivo per tramandare una verità, che saprà fare i giusti distinguo.

Andare alla contrattazione, in pieno clima di regressione politica, in una nazione lacerata da profonde contraddizioni politiche, è un atto che non trova più ragione d'essere, se ogni firma comporta una penalizzazione per i propri deleganti, che diminuiscono numericamente di giorno in giorno, nell'indifferenza di quanti, ricoprendo un posto di responsabilità, ignorano volutamente il male endemico di un paese di burocrati come il nostro.

**Luigi Corini**

## Pillole

### Plebiscito alla SAD

Terminati i spogli delle elezioni RSU nella società *Sad trasporto locale S.p.A.* di Bolzano si consolida il mandato che i lavoratori autoferrotranvieri conse-

### Telefonia Radiomobile

È datata 25 maggio la Comunicazione Organizzativa n. 361/DRUO di Trenitalia che regola la "Procedura Gestione utenze e apparati Telefonia Radiomobile". Nel documento trovano spazio affermazioni del tipo: "L'Azienda pone in essere azioni di monitoraggio del traffico nel rispetto delle vigenti norme

### Divisa: addio spogliatoio

Curiosità: nella proposta contrattuale presentata il giorno 25 maggio, è sparita la garanzia aziendale allo spogliatoio per il personale che ha l'obbligo di indossare la divisa durante l'orario di lavoro; in molti casi ancora oggi le Aziende del Gruppo FS erano inadempienti contrattualmente ("È fatto

### E due

A pochi mesi da quella apripista sulla Ferrovia regionale 8 Nettuno-Roma, scatta la class-action anche sulla Fr3 Viterbo-Bracciano-Roma. Come dire

gnano all'USB Lavoro Privato.

110 i lavoratori con diritto di voto - una scheda nulla - 3 bianche - CISL 2 voti - ASGB 3 - UIL 4 - CGIL 10 - USB 66.

Un consolidamento che premia l'impegno della struttura sindacale aziendale USB che ha sempre saputo interpretare e seguire le indicazioni dei

*di tutela della privacy, finalizzate al controllo dei consumi ed alla prevenzione degli abusi, in linea con le esigenze di contenimento dei costi della Società", oppure: "...sono previste anche dati della Telefonia Mobile sulla base delle informazioni/dati messi a disposizione dai gestori fornitori che permettono al Referente Accreditato di... verificare l'uso corretto degli apparati/utenze e i*

*obbligo al dipendente di indossare sia la divisa prescritta che gli oggetti di vestiario. A tal fine le aziende predisporranno idonei supporti logistici.", art. 45, c. 2 del CCNL 2003).*

Problema risolto. Domani la normativa dirà: "È fatto obbligo al dipendente di indossare sia la divisa prescritta che gli oggetti di vestiario.", art. 44, c. 2 della proposta Agens/Federtrasporto del

che dopo i 55mila pendolari del litorale, altri 65mila battono cassa a Trenitalia per essere risarciti dei disservizi quotidiani patiti quasi ogni giorno da 360mila viaggiatori, molti dei quali ex cittadini romani che hanno barattato

lavoratori con convinzione e determinazione; Marco Carozzi e Giuseppe Volpicelli per USB Lavoro Privato meritano un grazie e un buon lavoro da tutta l'O.S.

*Unione Sindacale di Base - Confederazione Nazionale*

*relativi costi, sulla base delle tipologie assegnate... segnalare tutte le anomalie riscontrate relative alle modalità di utilizzo/costi..." e infine: "L'azienda ha facoltà di procedere a verifiche sistematiche e/o occasionali su tutte le utenze e apparati mobili."*

Ogni commento è superfluo.

25 maggio 2011.

E con un colpo di spugna il diritto a cambiarsi sul luogo di lavoro è evaporato. Non che prima fosse realmente garantito, però...

Da notare che, in base alla DdG n. 139/DCRUO del 14 febbraio 2011: "La divisa va indossata correttamente e non deve essere indossata in occasioni diverse dal lavoro.", art. 1.

una migliore qualità della vita nell'hinterland con odisee sulla ragnatela di 10 linee ferroviarie della Capitale.

*ilmessaggero.it*