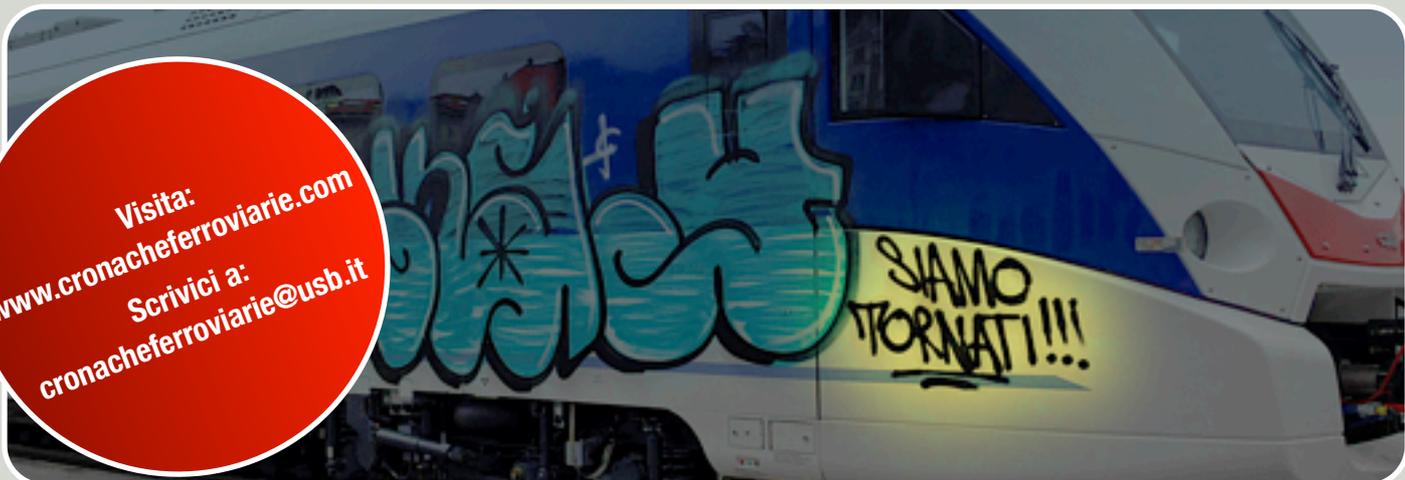


# CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE) 2.0

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



## INDICE

UN EGO SMISURATO.....	2
FERROVIE DELLA CALABRIA.....	2
LA BAD COMPANY DEL GRUPPO FS.....	3
TRATTE MALEDETTE.....	4
UDIENZA PRELIMINARE PER LA STRAGE DI VIAREGGIO.....	5
USB: IL PUNTO DELLA SITUAZIONE.....	6
IN QUESTO MOMENTO LE FERROVIE SONO SICURE.....	7
PILLOLE & NEWS.....	7
LINK.....	7

## Editoriale

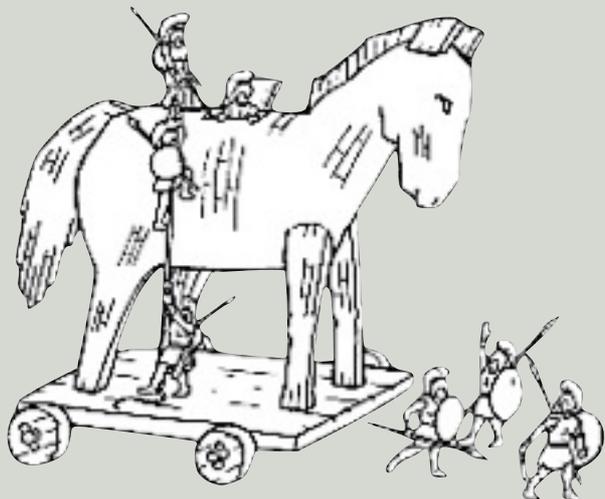
foto di Redazione

Un ego smisurato a volte muove le nostre azioni. E ci spinge a valutazioni fuori registro o a interpretare la realtà con elementi fuorvianti.

Eppure non riusciamo a sfuggire a questa trappola: non ascoltiamo quello che avviene intorno a noi e ci muoviamo come posseduti dalla sensazione che non si possa fare a meno del nostro pensiero e del nostro agire. A prescindere.

Comunque vada qualcuno ci rimette o perde qualcosa. Oppure, se preferite, possiamo rimetterci tutti.

Dunque i fatti: è nato il CAT - Coordinamento Autorganizzato Trasporti - e buon lavoro e buona fortuna; al suo interno tante facce conosciute, frequentate in stagioni passate, e a cui molto spesso ci lega una amicizia e una fratellanza di militanza trascorsa. Altre persone erano con noi fino a ieri ma non è stato possibile tenerci insieme per i differenti punti di vista che ci separano sull'idea della gestione della struttura e dell'organizzazione sindacale prima ancora che della strategia. Così come con i compagni di passate stagioni di lotte, oggi usciti da OrSA e artefici del progetto CAT, difficile pensare a obiettivi diversi sulla vertenza post contrattuale o sulle valutazioni nei confronti di chi ha firmato quello che oggi stiamo subendo. Eppure, nonostante i tentativi esperiti, siamo rimasti separati nelle sigle e nei metodi che ognuno di noi rappresenta con la propria bandiera. [continua...]



## UN EGO SMISURATO

...continua dalla prima pagina

Per la nostra organizzazione è mancata, in ambito ferroviario, quella sintesi che altrove o in altri comparti ha funzionato: quel processo di unificazione che spesso ci accredita fra i lavoratori come novità assoluta nel panorama sindacale (e politico): qui non ha funzionato. Si è inceppato. Qualche anno fa i tentativi di "incontro", magistralmente orchestrati dalla segreteria di un sindacato in affanno fra i tavoli di trattativa nazionale e l'emorragia di tessere di lavoratori delusi dalla politica sul territorio, erano andati a vuoto proprio per la mancanza di convinzione di chi poi, negli anni successivi, avrebbe ulteriormente deluso i propri iscritti con la firma, a perdere, sull'attuale CCNL.

Nemmeno i tentativi più recenti, con chi era in sofferenza con l'organizzazione che stava trattando su tutto il trattabile rinunciando alla forza dei diritti consolidati in un secolo di lotte in ferrovia, sono riusciti a dare un seguito a una possibile unione fra compagini che possono, anzi devono, concorrere a obiettivi comuni.

La progressione degli eventi ci porterà, necessariamente, a dover marciare affiancati per non perdere quel poco che ci è rimasto da perdere in termini di diritti sui posti di lavoro e per sperimentare quella riconquista della fiducia dei lavoratori sul terreno dell'opposizione ai progetti dominanti di chi ci avversa ideologicamente e materialmente.

La nostra idea, la nostra parola d'ordine di "rovesciare il tavolo", sono portate avanti con una condizione aggregata fra lavoratori dello stesso comparto, fra lavoratori e cittadini, fra strati più oppressi e precari con movimenti e forme di contrasto alle regole dei mercati che nascono dalla base e dalle forme autorganizzate; non potremo più essere il sindacato di un settore, di un comparto, di una porzione di realtà se non riusciamo a sintetizzare tutte le forme disperse di conflitto e opposizione alla società espressa dall'attuale forma economica che regge e governa non solo il mondo del lavoro ma intere nazioni (se non continenti).

Sarà sempre più indispensabile pensare a una cabina di regia che indirizzi gli sforzi dei singoli che altrimenti si vedrebbero vanificati in rivoli inefficaci di antagonismo; sarà

fondamentale pensarci liberi dalla classificazione schizofrenica di chi ci cataloga di volta in volta come lavoratori, poi come utenti, poi come cittadini oppure come "risorse" di un progetto aziendale o di consumo, spersonalizzandoci e rifiutando la visione costituita da un solo soggetto in grado di ribellarsi e opporsi in ogni grado al contesto sociale in cui viene spinto da chi governa il lavoro, l'economia e la politica (a profitto di pochi e alle spalle di molti).

Per questo avremo bisogno di tutte le forze disponibili a ribaltare lo stato attuale e sostituirlo con una realtà aperta agli interessi di tutti e alla salvaguardia dei diritti di ognuno, a partire dagli strati più deboli e più attaccati.

Insomma una politica al plurale, fatta di noi, piuttosto che declinata al singolare.

*La Redazione*

## FERROVIE DELLA CALABRIA

### Palla al piede o risorsa?

#### Dal sito trasporti.usb.it

Le dichiarazioni del Presidente della Giunta regionale rilasciate al TG3 Calabria, di segno nettamente opposto a quelle dell'assessore Fedele, riaprono, di fatto, la crisi di Ferrovie della Calabria.

Questo accade a brevissima distanza dalla firma del pre-accordo per il trasferimento delle quote societarie dal Ministero alla Regione, dopo un pesante intervento sui costi aziendali che ha portato al taglio dei costi per oltre 15 mln di euro, recuperati con il taglio di 140 posti di lavoro, con la riduzione del salario accessori e con la modifica dell'organizzazione del lavoro che ha peggiorato e fatto arretrare le condizioni di tutte le lavoratrici e lavoratori, in particolare quelle del personale viaggiante.

Non è assolutamente accettabile che su questioni pregnanti che riguardano il futuro di un patrimonio sociale per i cittadini calabresi, qual'è la società Ferrovie della Calabria, una classe dirigente passi dall'enfatizzare il famigerato piano di salvataggio, facendone oltremodo un'icona della loro capacità di governare e risolvere le criticità del territorio, per poi affidare ad un telegiornale una pesante valutazione politica e quindi industriale che lascia intendere quale è il vero progetto che la Giunta regionale sta elaborando sulla menzionata azienda. Non è accettabile che nella documentazione presentata al Tribunale di Catanzaro per accedere alle procedure previste dall'art. 182 bis e ter della L.F. per la ristrutturazione del debito, nella relazione si dichiara che grazie a quell'accordo si è sostanzialmente raggiunto l'equilibrio di bilancio, e apprendere contestualmente che, è stata bandita una gara per affidare ad una ditta specializzata l'elaborazione di un nuovo Piano d'impresa che potrebbe (sicuramente) costare oltre 350.000,00€.

Il pre-accordo certamente prevedeva all'art. 4 l'affidamento ad una società specializzata la predisposizione di un piano di riorganizzazione aziendale, ma allora ci

chiediamo se: è possibile dopo i sacrifici richiesti alle maestranze compiere questo ennesimo sperpero di danaro pubblico?

È possibile che un'azienda con un management composto da personale altamente specializzato e in possesso di un Know how sulla gestione dell'azienda debba essere surrogato nell'elaborazione di un nuovo piano d'impresa, che nella sostanza è già definito dal contratto di servizio che la Regione Calabria ha stipulato con la Ferrovie della Calabria?

È possibile che l'azienda continui a d essere gestita in modo non legittimo rispetto alle leggi e anche al famosissimo accordo di ottobre 2011 che viene applicato in modo arbitrario dall'azienda in diverse parti con bizzarre interpretazione autentiche da parte della direzione?

È possibile che l'azienda chieda alle OO.SS. di sottacere sugli obblighi riguardanti la sicurezza dei trasporti fino a permettere la non applicazione delle leggi sui riposi per il personale di guida e più in generale sugli obblighi aziendali?

È mai possibile che a distanza di diciotto mesi non si è riusciti a elaborare e concordare i turni di servizio degli operatori d'esercizio e definire l'orario di lavoro? È dunque lecito domandarsi se il piano precedente è stato un fallimento oppure se questo nuovo progetto dovrà servire per regalare qualche soldino ad amici e conoscenti?

Se così è, vuol dire che il piano precedente, che ricordiamo essere stato elaborato anche con la consulenza del Dipartimento ai Trasporti della regione Calabria e dal Consigliere delegato Orsomarso, è stato un fallimento e che il management aziendale non è nelle condizioni di procedere ad una ulteriore riorganizzazione aziendale. Di questo si tratta. Il che fa anche pensare che a breve dovrà essere rimosso. Noi crediamo, invece, che basti guardare cosa succede negli impianti per trovare le soluzioni.

Le dichiarazioni del Presidente della Regione quindi, manifestano, purtroppo, in modo chiaro e inequivocabile, che c'era già la volontà di smembrare e privatizzare la società, con buona pace dei Ferrovieri che hanno creduto a lui e al delegato ai trasporti del tempo. Altro che azienda regionale da cui ripartire per costruire un nuovo sistema dei trasporti adeguato alle esigenze dei cittadini calabresi.

Noi non ci stiamo e avvisiamo la politica, le lavoratrici e i lavoratori di non essere disponibile ad accettare nuovi tagli dei livelli occupazionali, del salario e a ulteriori aumenti di flessibilità e produttività per consentire prebende e favori a soggetti politicamente vicini all'attuale Giunta.

*fonte: [trasporti.usbit](http://trasporti.usbit)*

## LA BAD COMPANY DEL GRUPPO FS

### Rete Ferroviaria Italiana

#### RFI sarà la bad company delle FS?

L'evoluzione della cosiddetta divisionalizzazione, o più volgarmente "spezzatino", di quelle che un tempo chiamavamo semplicemente le FFSS, sta confermando le

previsioni di quanti ritenevano che una realtà produttiva di carattere strategico, per uno Stato, non potesse soggiacere a logiche meramente economicistiche; pena il collasso della capacità produttiva stessa, del servizio alla popolazione e dei diritti dei lavoratori.

Nell'arco di 25 anni il personale addetto al funzionamento delle ferrovie italiane è stato ridotto a meno di un terzo passando da 220mila a meno di 70mila lavoratori complessivi, variando anche il rapporto tra personale operativo, amministrativo e dirigenziale a vantaggio di quest'ultimo.

L'esito di queste scelte è verificabile ogni mattina e ogni sera nelle stazioni del pendolarismo e della mobilità urbana ...

" il treno per ... subirà un ritardo di ... : causa problemi alla circolazione ..., causa guasto alla linea ..., causa furto dei cavi di collegamento dei circuiti di binario ..., causa guasto del treno ...; ci scusiamo per il disagio".

La politica dei tagli al personale ferroviario sta comportando l'incapacità della gestione e del controllo dei luoghi di produzione del servizio, che in paio con lo smantellamento di interi settori produttivi come stazioni, biglietterie, officine, e tratte ritenute non remunerative, va a tutto danno del Paese, tanto più in epoca di crisi economica.

In RFI, che raggruppa i settori della manutenzione infrastrutture e della circolazione, sono attualmente impiegati in circa 25/26mila tra esercizio e amministrativo: circa 11mila sono gli addetti (tra operatori e responsabili degli impianti) nella Manutenzione Infrastrutture, circa 2600 sono i Capi Stazione, il resto tra personale della circolazione/manovra, navigazione, e uffici.

Numeri che ad uno sguardo minimamente qualificato sulla complessità del settore appaiono subito come la cifra di una dismissione.

Nel frattempo si dipana la matassa dei progetti di privatizzazione del servizio di trasporto e sempre più appare evidente che la volontà politica di ogni governante italiano (o aspirante tale) non contempra la possibilità di una inversione di tendenza.

A fronte degli appetiti speculativi tra i ranghi imprenditoriali si assiste all'applicazione della solita ricetta già sperimentata in altri settori quali il trasporto aereo, l'energetico, le telecomunicazioni: lo Stato Pantalone paga i costi dell'intrapresa produttiva dei soliti noti (figli prediletti di buona famiglia) e nel tentativo di far quadrare i conti pubblici tira la vite dei diritti economici e di cittadinanza dei lavoratori e del blocco popolare produttivo del Paese.

Ed ecco come Rete Ferroviaria Italiana si avvia a diventare la Bad Company del gruppo FS, fungendo da temporaneo ammortizzatore sociale verso gli effetti occupazionali dovuti allo smantellamento di altre società del gruppo stesso, per far spazio all'intrapresa privata.

Come la divisione Cargo di Trenitalia per esempio i cui lavoratori in esubero (tutti di elevata anzianità di servizio e di qualifica) sono "appoggiati" nelle Direzioni Territoriali Produzione di RFI senza un vero ruolo e in attesa di raggiungere un qualche requisito per il pensionamento. Ciò perché, come dicevamo prima, in RFI si registrano enormi carenze di personale e quindi, anche sulla carta, c'è posto per

tutti. Ma non si tratta di politiche occupazionali dirette al rilancio del comparto ferroviario, quanto appunto l'accoglienza di costi derivanti da politiche dismissive, con il risultato dell'abbattimento dell'offerta di servizio, la lievitazione dei costi per l'utente, la compressione dei diritti economici e normativi dei lavoratori: e poi ci si interroga sul perché e su come uscire dalla crisi economica!

E nel mentre si assiste alla tendenza d'impresa che ignora le reali esigenze di mobilità della popolazione produttiva del Paese con l'inarrestabile deterioramento delle condizioni del trasporto regionale e interregionale (tra guasti e saturazione delle tratte) spicca la megalomane attenzione al discorso alta velocità di frecce e TAV.

Attraverso tre o quattro passaggi di rinnovo contrattuale si è portata la categoria dei ferrovieri al rango di manodopera genericamente qualificata, riducendo una professionalità complessa, per esempio come quella di un tecnico della Manutenzione Infrastrutture, alla stregua di semplici competenze tecniche su materie di elettricità, carpenteria pesante, o elettronica, banalizzando la funzione fondamentale dei ferrovieri come garanzia di sicurezza; e della circolazione e, attraverso il massiccio presenziamento di impianti e stazioni, della cittadinanza utente.

Attraverso detti passaggi contrattuali (di cui l'ultimo rappresenta per il momento un culmine di arretramento) si è sancito inoltre un livellamento economico e normativo che mette in corrispondenza biunivoca il personale ferroviario con quello delle imprese appaltatrici, in coerenza con la logica privatistica e di dismissione della funzione di servizio sociale universale delle ferrovie.

Quello delle esternalizzazioni delle attività di manutenzione all'infrastruttura è un nodo centrale dell'imbrigliatura politica sull'occupazione e sullo sviluppo del comparto ferroviario. Ormai l'80% delle lavorazioni di manutenzione alla rete avvengono a conto di ditte private (e anche qui si tratta di appalti perlopiù assegnati senza gara ai soliti noti) e il ruolo dei ferrovieri è relegato a semplice supporto logistico delle maestranze private, che naturalmente operano in regimi contrattuali tutt'affatto diversi da quelli di settore e a condizioni di tutela normativa spesso incompatibili con l'ambiente di impiego.

A corrispettivo di questa realtà e a fronte delle residue incombenze di gestione e controllo della rete ferroviaria il personale ferroviario di RFI è utilizzato in palese difformità anche dal, seppur arretrato, vigente articolato contrattuale; così che troviamo allungamenti dei nastri settimanali di lavoro, richieste di prestazioni sul riposo settimanale, impiego fuori gli impianti di appartenenza, riduzione delle fasce di riposo minimo, e tutta una serie di inadempienze aziendali che mettono in discussione la base del diritto del lavoro su temi come la salute e la sicurezza (la questione dello stress lavoro correlato è fondamentalmente elusa), gli avanzamenti professionali, l'aspettativa di trasferimento per i lavoratori pendolari, fino alla mancata possibilità della fruizione effettiva di un adeguato pasto giornaliero a seguito della chiusura delle mense aziendali.

Al dispiegamento di queste politiche è mancato negli anni

un vero contrasto da parte dei sindacati tradizionali e purtroppo un ulteriore nefando effetto è quello della disintegrazione della categoria intesa come organismo reagente all'attacco verso i diritti acquisiti e a garanzia dell'integrità del potenziale produttivo del comparto. La ricostruzione della vitalità di tale organismo sarà il primo compito di qualsiasi forza politico sindacale che abbia interesse alla riapertura di un discorso sullo sviluppo e sul diritto del lavoro nel Paese.

*Stefano Pennacchetti*



## TRATTE MALEDETTE

### Inchiesta di Altroconsumo

#### La rivista dei consumatori si concentra sul servizio ferroviario per i pendolari

Sul numero di marzo 2013 di Altroconsumo, la rivista indipendente di informazione, difesa e rappresentanza dei consumatori, viene affrontata la questione del trasporto ferroviario per i pendolari. Sulla copertina capeggia il titolo: "Disastro treni", mentre l'inchiesta prende il nome di: "Tratte maledette".

Insomma, non ce n'è per nessuno. Da Trenitalia passando per Trenord fino a EAV, Altroconsumo fotografa la realtà dei pendolari delle principali aree urbane italiane: Milano, Roma e Napoli. Peggioramenti negli ultimi 2 anni, dove 3 milioni di pendolari si muovono su treni sempre meno frequenti e sempre più affollati. L'affollamento è anche un problema di sicurezza, come viene ricordato nell'inchiesta.

Sicuramente il taglio di oltre il 50% delle risorse finanziarie nel 2011 a disposizione degli enti locali non ha aiutato una situazione già disastrosa.

Esempio concreto dei tagli è la Circumvesuviana di Napoli, già ribattezzata in rete "CircumAfricana". L'EAV - Ente Autonomo Volturno, di proprietà della Regione, ha un buco di bilancio di circa mezzo miliardo di euro. Si stima che ad oggi circoli circa il 50% dei materiali rotabili a disposizione; gli altri sarebbero fermi a causa dei guasti che non è possibile riparare a causa delle mancate forniture. Le corse poi sono passate dalle circa 500 alle attuali 268. Altro taglio di quasi la metà. Il problema che evidenzia Altroconsumo consiste nell'aver committente e fornitore che corrispondono. Infatti la Regione Campania, che è il committente, di fatto è anche il fornitore del servizio. Controllore e controllato contemporaneamente.

Intanto Altroconsumo fa sapere di essere intenzionata a proseguire con la class action contro Trenord, chiedendo il

rimborso di almeno 3 mesi di abbonamento per i pendolari (al momento è stato riconosciuto un bonus del 25% sull'abbonamento di febbraio).

## **Anche il Direttore di Altroconsumo si sofferma sull'argomento**

Nell'editoriale del Direttore dedicato alla "vergogna trasporti" viene posto l'accento sullo spreco TAV e contemporaneamente sulla gestione quasi monopolistica del Gruppo FSI. Secondo il Direttore, la ricetta da seguire sarebbe sempre la stessa: Authority per i Trasporti e liberalizzazioni (che in Italia inevitabilmente degenerano nelle privatizzazioni).

Ancora una volta sembra chiaro che chiunque parli di trasporti (ma come succede anche per altri settori) si ripeta sempre lo stesso mantra: *concorrenza, liberalizzazione, privatizzazione*.

Come sindacato siamo profondamente contrari all'equazione: liberalizzazione uguale miglioramenti. Non dimentichiamoci che sia in Lombardia che in Campania gli operatori sono già privati! Qualunque ferroviere sa bene che ha alle spalle oltre cento anni di storia di Ferrovie dello Stato, che sono nate nel 1905 proprio per porre fine alle tratte private che spezzavano il trasporto del Paese. L'Italia è stata unita anche dalle ferrovie unite, ed oggi si vuole tornare indietro, puntando tutto sullo spacchettamento del servizio. A questo ci opponiamo fermamente.

**Il trasporto ferroviario è un servizio pubblico che deve rimanere pubblico.**

*Manuel Balbi*

## **UDIENZA PRELIMINARE PER LA STRAGE DI VIAREGGIO**

### **Ruolo della dirigenza delle ferrovie italiane tra affidamento politico per il sottosviluppo del settore e repressione aziendale**

Nella difficile battaglia dei "ferrovieri liberi", per la difesa dei diritti e lo sviluppo del comparto si sovrappongono le figure della controparte antagonista. Essa è articolata sicuramente tra le compagini della politica generale del Paese e quelle addette alla guida "telecomandata" delle ferrovie. Le strategie di contrasto all'evidente disfacimento del potenziale produttivo del comparto impongono di trovare volta per volta i referenti dello scontro, ma una cosa è certa: se è vero com'è vero che i dirigenti apicali delle ferrovie non sono altro che teste di legno che agiscono su mandato politico, la loro responsabilità soggettiva nel dispiegamento della repressione aziendale verso i ferrovieri impegnati nella lotta è fuori discussione. È necessario dunque non dare campo a codesti nefasti personaggi e schierarsi senza indugi al fianco di Riccardo Antonini, Sandro Giuliani, Dante De Angelis, e tutti i

compagni di lavoro e di lotta che in questi anni sono stati allo scoperto contro la devastazione delle ferrovie italiane e della cultura del bene pubblico.

Di seguito un documento per l'occasione dell'udienza preliminare sulla strage di Viareggio.

*Il 25 marzo ha inizio l'udienza preliminare per i 32 imputati e le 9 Società coinvolte.*  
“*La Procura chiede il rinvio a giudizio per i vertici di Fs (Mauro Moretti, Vincenzo Soprano, Michele Elia, Gilberto Galloni, Mario Castaldo, Calogero Di Venuta, Angelo Pezzati Emilio Maestrini ...), di Gatx, della Jungenthal, della Cima Riparazioni. A capo del Gruppo FS c'è l'Amministratore delegato, Moretti.*”

### **Troppo importanti per essere processati?**

*Un'intera classe dirigente del mondo dei trasporti sotto processo. Ma per Moretti & C., è inammissibile essere sotto processo, e così intervengono a tutto campo per sovvertire una situazione che, per la posizione sociale che ricoprono, per il proprio ruolo di potere, non possono permettersi.*

*Conducono con ogni mezzo la loro lotta, sono imputati per 32 Vittime e non si fermano: anche in queste settimane continuano a perseguire quei lavoratori che "osano" parlare di sicurezza, delle responsabilità sulla strage, dei licenziamenti. A Dante De Angelis ancora 10 giorni di sospensione (!) per questo.*

*L'AD di Ferrovie, in questi 4 anni, ha: - intimorito i familiari con la minaccia dello spostamento del processo ad altra sede; - avanzato forme subdole di intimidazione nei confronti di giornalisti e consulenti di parte; - avuto sul libro paga di RFI l'ing. Licciardello, perito del Gip nell'incidente probatorio, denunciato dai familiari assieme all'altro perito prof. Vangi; - diffidato i due ferrovieri che partecipavano all'incidente probatorio, facendo sì che uno abbandonasse l'incarico; - sospeso prima e licenziato poi Riccardo, che ha respinto al mittente intimidazioni, ricatti e minacce; - utilizzato buone assicurazioni per tentare di liberarsi della spina nel fianco rappresentata dai familiari.*

*Eppure, Moretti, in questi anni, ha continuato ad accumulare conferme e nuovi incarichi, premi e riconoscimenti. L'ultimo, di qualche giorno fa: premio manager infrastrutture 2012 da Mui, la rivista leader in Italia nel settore dei servizi di pubblica utilità!*

### **Troppo importante per essere processato!**

*I potenti non si toccano! Nonostante l'evidenza e le responsabilità. Crevalcore, Piacenza e pochi giorni fa la Thyssen, hanno dimostrato che le condizioni storico-politiche sono tali per cui anche le sentenze si "piegano" ai potenti... Come? Facendo fuori le parti civili, risarcendo subito i familiari; poi, prima del processo di Appello, favorendo il ritiro dell'Amministrazione comunale in cambio di un lauto risarcimento; infine con la ricollocazione di decine di lavoratori Thyssen nelle municipalizzate del Comune in cambio della rinuncia alla costituzione di parte civile. Conducono la loro lotta anche con questi mezzi. La modifica della pena e le attenuanti vengono strappate attraverso la neutralizzazione di chi rappresenta il conflitto dentro le aule e per la debolezza*

della mobilitazione popolare. Solo la presenza, la partecipazione, la denuncia, la mobilitazione costringono alla verità.

*Chi sostiene oggi i ferrovieri sanzionati, e chi si mobilita per il processo di Viareggio, ha capito tutto questo. Sappiamo che la sicurezza non c'è, che la vita dei lavoratori, della gente senza potere vale meno di zero. Sappiamo che in questa società è Moretti che salvaguarda la "pubblica utilità", l'ambiente, gli interessi economico-politici del paese. Non i lavoratori e i delegati che si battono per la sicurezza. "Lui" riceve i premi, i lavoratori ricevono provvedimenti disciplinari e licenziamenti. Chi è chiamato a decidere oggi su Riccardo, sappia che solo apparentemente decide di un (singolo) caso, perché in realtà sta prendendo posizione nel conflitto fra l'interesse generale e collettivo alla salute e alla sicurezza ed i profitti privati dell'impresa.*

*Sappia il Giudice dell'Udienza Preliminare del 25 marzo, sappiano i giudici del futuro processo per la strage, che gli A.D. hanno dalla loro parte, e se ne avvarranno, la filosofia "costi/benefici" che pervade tutta la società. È questa logica, deliberatamente accettata e costantemente applicata, che espone la popolazione e l'ambiente ad ogni crimine, come la strage ferroviaria di Viareggio.*

*Assemblea 29 giugno ”  
Associazione "Il mondo che vorrei"  
Medicina Democratica - Sez. Viareggio*

## **USB: IL PUNTO DELLA SITUAZIONE**

### **USB si avvia verso il congresso del Lavoro Privato**

#### **La situazione di USB**

Ci troviamo oggi, dopo 3 anni dalla costituzione della nuova confederazione sindacale, in una congiuntura di resistenze sia da parte padronale che da parte degli apparati sindacali tradizionali (ma non solo).

Nostro malgrado siamo cresciuti in questi 3 anni a causa della mancanza di strutture sociali, sindacali e politiche adeguate alle esigenze dei lavoratori. A testimonianza della necessità di aggregazione dei momenti di conflitto, registriamo l'ingresso della Rete 28 Aprile in Cgil nel Forum Diritti/Lavoro.

Le vicende dell'Ilva di Taranto o della protesta con Ken Loach contro le esternalizzazioni hanno dato visibilità alla nostra realtà, presente anche insieme al COMITATO NO DEBITO alle manifestazioni e al NO MONTI DAY.

Il prossimo congresso di USB si colloca nel mezzo di una delle più difficili e durature crisi delle nostre generazioni, iniziata in altre sfere, ma decisamente arrivata fino a quella sociale. La finanza ha sottratto risorse al lavoro, allo sviluppo industriale e sociale e alla sostenibilità ambientale. Ora il profitto viene ricercato non più nella bolla finanziaria, bensì nella compressione dei diritti e dei salari e nello sfruttamento di tutte le risorse disponibili. La disoccupazione in Italia arriva

oltre l'11%, con punte del 33% tra i più giovani e del 50% nel mezzogiorno. Intanto bisogna lavorare sempre più a lungo per far sì che l'INPS possa erogare un miliardo di ore di Cig.

Intanto il panorama sindacale italiano è paralizzato, inadeguato al momento grazie al ruolo che si è ritagliato negli ultimi vent'anni di concertazione.

#### **La situazione dei trasporti**

Nel comparto dei trasporti non si può disconoscere la presenza e l'attività di USB, dove siamo riusciti a farci sentire con iniziative significative, di massa e che hanno portato un notevole risultato, anche mediatico nonostante la scarsa attenzione rivolta alle organizzazioni sindacali di base.

Le problematiche del comparto sono strettamente legate ai processi di liberalizzazione e di privatizzazione in atto da decenni, ma presenti e pressanti più che mai ora che il nostro Paese è investito dallo spettro della crisi economica, grimaldello psicologico per convincerci ad accettare qualsiasi soluzione. Così si moltiplicano i tagli ai servizi pubblici da parte di tutti gli enti erogatori di fondi.

D'altro canto si tende a decentrare sempre maggiormente la responsabilità economica e sociale dei servizi, aumentando le attribuzioni alle Regioni, che spesso si ritrovano ad essere sia committente che appaltatore (quindi sia controllore che controllato), innescando pericolosi circoli viziosi.

Come USB LP ci stiamo prodigando per una ripresa di un intervento nel settore delle Attività Ferroviarie, delle merci e della logistica.

#### **Contesto nazionale**

USB si trova a doversi muovere insieme ai lavoratori in un panorama nazionale fortemente peggiorato dalla sua fondazione nel 2010.

Controparti sempre più aggressive e spregiudicate, deregolamentazioni e svuotamento dei diritti e della democrazia nei luoghi di lavoro, Legge 30, art. 18, accordi interconfederali sulla rappresentanza o sulla produttività, per non dimenticare le riforme delle pensioni e degli ammortizzatori sociali.

#### **In ferrovia?**

In mezzo a tutto questo abbiamo subito la stipula di un contratto collettivo nazionale di lavoro umiliante per la vecchia guardia e devastante per i nuovi assunti, se mai ce ne saranno. Aumento del carico di lavoro senza reale adeguamento salariale, ma un aumento legato a conti fatti solo alle 38 ore di lavoro (ne abbiamo discusso ampiamente su Cronache ferroviarie).

Accumulo di incarichi, atteggiamenti vessatori e accordi sull'orario di lavoro in deroga anche al pessimo CCNL e chi più ha più ne metta per chi rimane. Accesso al fondo senza reale prospettiva per chi invece vuole andarsene.

Intanto i lavoratori sono ancora allo sbando, legati ai sindacati complici sperando in trattamenti di favore o a quelli di mestiere sperando di poter sopravvivere.

#### **Fase congressuale**

A tre anni di distanza dalla costituzione di USB Lavoro Privato ci avviamo al primo congresso nazionale del 4/5

maggio in questa realtà profondamente mutata, con dinamiche politiche e sociali che aggrediscono il mondo del lavoro.

*Manuel Balbi,  
sintesi dei documenti congressuali*

## IN QUESTO MOMENTO LE FERROVIE SONO SICURE

### Le parole dell'AD

Ieri mattina [27 marzo, ndr], il locomotore del treno regionale 3024 (Siena-Firenze) prende fuoco a Lastra a Signa (Fi): 450 passeggeri evacuati e 11 corse cancellate (se fosse successo nella galleria che aveva appena attraversato, possiamo immaginare le conseguenze!).

Lunedì 25 marzo è iniziata l'udienza preliminare per la strage ferroviaria del 29 giugno 2009 che provocò 32 Vittime e numerosi feriti dei quali alcuni gravissimi.

La procura di Lucca ha chiesto il rinvio a giudizio per 32 imputati e 9 società come responsabili dell'immane tragedia di Viareggio.

Martedì 26 marzo l'Ad di FS, Mauro Moretti, alla presentazione del nuovo Frecciarossa a Pistoia, sulla sua assenza all'udienza preliminare di cui è imputato, ha detto: "Faccio quello che mi dicono gli avvocati". Ma quando sarà necessario si presenterà al processo? "Sì, certo, voglio solo dire che in questo momento le nostre ferrovie sono sicure, sono a posto con tutte le norme nazionali ed europee, nonostante ci chiedano delle cose che non stanno né in Europa né in altri Paesi".

A poche ore dalla strage di Viareggio, Moretti dichiarò che le Fs erano le più sicure d'Europa, che non avevano alcuna responsabilità e che non avrebbero attivato le assicurazioni. Poi si è dovuto ricredere, a causa della mobilitazione e del mancato silenzio sulla strage, attivando le assicurazioni e servendosi anche di mezzucci per non affrontare il processo. Ma su questo vedremo se riuscirà ad intimidire i giudici con minacce e ricatti come ha tentato con familiari, ferrovieri, consulenti, giornalisti. È certo che la nostra battaglia e la mobilitazione continueranno affinché questa immane tragedia non sia né dimenticata, né impunita, né si ripeta mai più.

Ora Moretti dichiara perentoriamente: "...in questo momento le nostre ferrovie sono sicure...". Affermazione presuntuosa, irrealista e sconcertante con la quale sottintende il fatto che prima non erano così sicure smentendo le affermazioni di questi anni e stravolgendo la realtà: l'incendio di ieri (ultimo di una lunga serie), i 35 lavoratori morti sui binari (dal 2007 ad oggi), i feriti gravissimi, le vittime delle porte killer (l'ultima a gennaio).

Le sue sono esplicite affermazioni che confermano la strage annunciata del 29 giugno 2009; una strage che poteva (e doveva) essere evitata ed ammette proprie responsabilità in quanto Ad dal 2006 del Gruppo delle Ferrovie dello Stato e di

Rfi (Rete ferroviaria italiana) prima.

In 'questo momento' significa che dopo "Viareggio" sono state adottate misure di sicurezza che prima non vi erano o che, addirittura, erano state disattese e rimosse?

E conclude: "...nonostante ci chiedano cose che non stanno né in Europa, né in altri paesi".

Conosciamo bene la filosofia dei "costi/benefici" che per salvaguardare l'interesse privato penalizza e cancella l'interesse generale e collettivo di sicurezza e salute. L'abbiamo sentita più volte anche a Bruxelles, dove siamo stati per spiegare (a chi di dovere) che a Viareggio vi è stata una strage annunciata e che con determinate, precise e circostanziate normative e provvedimenti sarebbe stata evitata.

Se in altri paesi non si vuole garantire la sicurezza, le ferrovie italiane intendono omologarsi a quei livelli minimi?! Le tesi di Moretti sono note: "liberalizzazioni e sicurezza non stanno assieme...", "...con buone assicurazioni si può ovviare...", "...esiste un rischio accettabile e sostenibile...". Accettabile per i familiari delle Vittime? Sostenibile con buone assicurazioni?

Cav. Moretti, faccia l'unica cosa seria e responsabile: si dimetta!

*Associazione "Il mondo che vorrei"  
Assemblea 29 giugno  
Medicina Democratica Sez. Viareggio*

## PILLOLE & NEWS

### Bond per pagare gli stipendi

"Abbiamo bisogno di liquidità perché dobbiamo pagare gli stipendi e i fornitori e abbiamo 2 miliardi di euro di crediti scaduti con Stato e Regioni", parola di Mauro Moretti. A riferirlo l'AD del Gruppo FS a margine della presentazione del nuovo treno ETR1000.

### Ricerca stress lavoro-correlato nel TPL

Esportata anche nel TPL la ricerca sullo stress lavoro-correlato già nota ai ferrovieri, curata dal prof. Ruggieri e dalla dott.ssa Marrucci.

fonte: [http://trasporti.usb.it/index.php?id=20&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=55071&cHash=cfebd7d83c&MP=63-197](http://trasporti.usb.it/index.php?id=20&tx_ttnews[tt_news]=55071&cHash=cfebd7d83c&MP=63-197)

## LINK

### Ricerca stress lavoro-correlato nel TPL

<http://www.youtube.com/embed/sJLR9PcUVMc>