

011/2013 FERROVIARI 2.0

foglio informativo del Coordinamento Ferroviari



TRASPORTO FERROVIARIO BENE COMUNE!

La regione Emilia Romagna è in piena preparazione delle procedure per l'indizione della gara sul trasporto regionale. Secondo le ultime informazioni il bando dovrebbe essere pronto per la fine del mese mentre continuano gli incontri con le organizzazioni sindacali per definire le condizioni per il trasferimento dei lavoratori nella società vincitrice. In tali incontri sono state registrate le rispettive posizioni.

Da una parte quella dei sindacati complici che condividono appieno le politiche di privatizzazione del servizio ferroviario, dall'altro quelle di USB che ha ribadito la propria contrarietà alla gara e alle scelte ideologiche della Regione che vanno verso la liberalizzazione del trasporto. Scelta che si traduce in taglio e aumento dei costi del servizio per l'utenza e in peggioramento delle condizioni lavorative per gli addetti del settore.

La clausola sociale, al centro delle richieste dei complici, è in realtà il cavallo di troia attraverso cui far passare la privatizzazione e allo stesso tempo raccontare ai lavoratori la balla che

nulla cambierebbe. Ricordiamo che il nostro contratto di lavoro non a caso scade a fine 2014 e che in ogni caso le eventuali clausole di salvaguardia sono raggiungibili in qualsiasi momento. Allo stesso tempo rammentiamo il contratto di assoluto favore sottoscritto con Ntv, giustificato con la necessità di avere un contratto di avvio ma che in realtà ha condizionato fortemente il nostro rinnovo.

La clausola di salvaguardia, come intesa dalla regione, non intende prevedere la garanzia del mantenimento delle attuali norme contrattuali prospettando un futuro di piena liberalizzazione del contratto. Come non intende prevedere la garanzia della residenza di servizio, si rischia, dunque, che il lavoratore potrà essere sbattuto da un capo all'altro della regione. Abbiamo verificato inoltre che non essendo

stata fatta una necessaria verifica dei lavoratori attualmente impiegati è aperta la possibilità di contestazione di eventuali esuberanti. Quello che si prospetta è dunque un quadro di piena deregolamentazione dei diritti dei lavoratori.

L'USB ritiene necessario avviare una mobilitazione a difesa del "trasporto bene comune" con lo scopo di contrastare un processo di privatizzazione e di liberalizzazione che la Regione Emilia-Romagna vuole accelerare per la chiara volontà politica di dare in pasto il trasporto pubblico alla logica del profitto.

Da una parte gli scioperi effettuati dal personale mobile della regione, iniziative di lotta pienamente riuscite e che hanno visto alte percentuali di adesione che nessun'altra organizzazione sindacale è in grado di registrare.

Ma il nostro impegno è anche rivolto alla costruzione di un



ampio fronte di lotta con la partecipazione di associazioni di pendolari e movimenti per riaffermare il diritto alla mobilità. Al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica il 30 settembre in tutte le principali stazioni della regione è stato effettuato un volantaggio e a breve lanceremo un appello per la costruzione di un comitato.

La difesa del trasporto pubblico come bene comune, il contrasto ai processi di privatizzazione e liberalizzazione, la reinternalizzazione dei servizi pubblici appaltati ai privati, sono tematiche di carattere nazionale sulle quali l'USB chiamerà tutti allo sciopero generale del 18 Ottobre e alla manifestazione del 18/19 ottobre a Roma.

RFI, ASL e Sindacati Complici, un pianto e un "l'amianto"

I lavori di rimozione del pietrisco con amianto di Bologna Centrale, sono partiti e sin dalle prime battute di questa vicenda, abbiamo assistito ad innumerevoli aspetti che meriterebbero attente valutazioni, se non addirittura un bilancio che fotografi in maniera puntuale lo stato dell'arte.

C'è sicuramente un primo aspetto che va considerato per quello che è, infatti senza le iniziative dell'RLS Russo e dell'USB, il quadro prospettato in premessa sarebbe stato ben peggiore di quello attuale. Non bisogna dimenticare quale sia stato il ruolo degli altri sindacati, perché il ruolo edulcorato della stessa ASL e l'arroganza aziendale, sono figlie di quel silenzio assenso che ha caratterizzato il ruolo di FILT, FIT, UILT, ORSA, UGL/FAST, durante tutta la vicenda.

Basterebbe pensare che per impedire la partecipazione degli RLS alla formazione del personale, il Direttore della DTP, dopo averli sbattuti fuori, ha contattato la Filt Cgil, per verificare che questa iniziativa non avesse precluso i rapporti con le OOSS. Inutile dire come, prontamente, ha ricevuto le rassicurazioni necessarie, replicando quelle dinamiche molto spesso rappresentate nel cinema, dove il "rispetto" fra simili

si esprime informando chi controlla un determinato territorio, di quello che si ha intenzione di fare. Al cinema queste dinamiche sono affibiate ai mafiosi, nel nostro caso la valutazione fatela voi.

Resta il fatto che occorre una riflessione attenta sulla sicurezza nell'infrastruttura, perché se è evidente che non sarà l'azienda a preoccuparsi dei lavoratori, non possiamo contare sui sindacati complici, che oramai hanno così pochi baratti da fare sulla nostra pelle, che la sicurezza diventa inevitabilmente "la nuova frontiera".

Per avere chiare le posizioni, occorre dire che l'ASL sollecitata in tutti i modi possibili, ha sostenuto alcune cose secondo noi assai gravi, ma che bene chiariscono il quadro in cui intendano muoversi. Per prima cosa, rispetto alle norme, la posizione dell'ASL è

chiara, non vi è l'obbligo di garantire il rischio 0, la legge consente un rischio residuo, pertanto bisogna imparare a convivere. L'obiezione che viene da fare è che gli obblighi del datore di lavoro sono quelli di eliminare se possibile i rischi, pertanto se non viene fatto, anche quando i costi da sostenere sono esigui, è difficile condividere chi sostiene che siamo in regola.

Ma i due quesiti che poi racchiudono il cuore del problema hanno ricevuto risposte, che secondo noi si commentano da sole.

Pertanto quando abbiamo chiesto come fosse possibile, escludere la presenza di fibra di amianto un minuto dopo la fine dei lavori di bonifica, sapendo che la fibra messa in circolo non si deposita subito dopo e visto che nel piano di lavoro non hanno nemmeno previsto i tempi di ricaduta, la risposta, per altro confusa e non supportata nell'esposizione da riferimenti scientifici, è stata che il rischio è solo momentaneo e per chi sta, come l'hanno definita, in prima linea, anche se poi non hanno potuto negare che non vi è garanzia che la fibra sparisca contestualmente alla fine dei lavori di bonifica.

Il secondo punto, che è ancora più allucinante, riguarda la condizione ambientale che i lavoratori troveranno dopo la bonifica, che viene certificata solo dopo 36 ore,

vista la tranquillità con cui li

faranno lavorare senza DPI specifici.

Ad una domanda

semplice e cioè cosa

avrebbero detto ai lavoratori,

se dai campionamenti,

una volta arrivati i risultati si fossero

riscontrati valori più alti da quelli

previsti dalla

legge, l'ASL ha

ribadito che

l'amianto in

ne c'è, forse

za Maggiore, tre, ma mica possiamo

stazio-

più che in piaz-

proprio per via delle pie-

siamo girare sempre con la mascherina, pertanto, se anche risultasse qualche fibra nei campionamenti poco male, hanno evitato però di rispondere specificatamente, rispetto ad una presenza di fibre superiore ai limiti di legge, non si sa mai. La tecnica è chiara un po' di cose dette a casaccio, magari in contraddizione tra loro, tanto da liberarsi degli scocciatori.

segue a pag. 3



segue da pag. 2 Verrebbe da dire: meno male che è l'organo di controllo, perché non solo si è dimostrata accomodante sulle procedure da adottare e comprensiva con RFI nelle sue azioni di contrasto delle iniziative degli RLS (su questo la legge sembra non debba essere applicata alla lettera), ma è disposta a chiudere un occhio anche quando la procedura adottata non viene applicata, infatti, la notte 9/10 ottobre, la prima parte dei lavori è stata fatta senza incapsulante preventivo, con l'ASL presente che non è intervenuta.

Quello che ne esce è un quadro abbastanza desolante che vede appiattiti, a favore dell'impresa, tutti quei soggetti, organi di controllo e sindacati complici, che dovrebbero assolvere alla loro funzione in maniera più corretta.

Questo però non può esserci sufficiente, certo potremmo fare un po' di autopromozione, in fondo siamo gli unici che si sono mossi, facendo tutto quello che era nelle nostre possibilità, ma il fatto è che quello che è mancata, è la volontà dei lavoratori di reagire a questa imposizione aziendale, nonostante passi solo sulla loro pelle. C'è un meccanismo da cui non si riesce a liberarsi, che sembra dire a chi si sente già rassegnato, che se qualcun'altro risolve i problemi che si presentano, bene, altrimenti pazienza, sperando così di riuscire a tirare a campare.

Vorremmo evidenziare il fatto che, se anche i lavoratori si fossero fatti sentire in questa vicenda, anziché stare nascosti, il quadro sarebbe stato diverso.

Sembra che questo aspetto che è chiaro all'azienda ed ai suoi alleati, (sapete di chi stiamo parlando), resti oscuro solo ai diretti interessati. Perché pensate che impediscano le assemblee, o addirittura la presenza degli RLS durante la formazione? Perché temono la reazione di lavoratori consapevoli e se riuscissimo a rendercene conto anche noi, tutto andrebbe meglio.

Un'ultima riflessione, se anche rispetto alle procedure da adottare per garantirsi la sicurezza, andiamo a lavorare in silenzio quando non vengono rispettate, forse stiamo entrando nell'ordine di idee che può starci bene anche essere meno lavoratori e più schiavi.

RFI LICENZIA IL CAPO TRENO

La disposizione d'esercizio n. 12 emanata da RFI il 26 luglio scorso, che dovrebbe entrare in vigore a partire dal gennaio prossimo, non è certamente un fulmine a ciel sereno.

Da anni, con la scusa della semplificazione e del riordino normativo, si assiste alla dequalificazione di alcune figure centrali per l'esercizio ferroviario che ovviamente hanno pesanti ricadute sulla sicurezza.

Si è prima proceduto alla desertificazione delle stazioni. Non c'è paese dell'Europa, che tanto si prende a riferimento quando fa comodo, che ha eliminato tutto il personale delle stazioni così come avvenuto da noi. Tranne poi lanciare campagne allarmistiche e securitarie sulle stazioni abbandonate a sé stesse diventate terra di nessuno e preda del vandalismo, dimenticandone le cause.

Si è quindi passati al treno con disposizioni a prima vista tra loro contraddittorie ma che in realtà miravano tutte allo stesso risultato: ridurre, se non eliminare, la presenza del personale a bordo del treno.

Ricordiamo l'astuzia della modifica alla classificazione del materiale rotabile che magicamente veniva trasformato da diretto a regionale per portare il numero delle vetture ostativo alla partenza del treno da 4 a 6 e poi a 8. Il tutto con i soliti accordi dei soliti sindacati complici. Così come l'utilizzo del CT tappa-buchi. Lo si è prima sovraccaricato di mansioni al solo scopo di eliminarne altre: verifica, veicolista, manovratore, secondo agente in macchina, ecc.

Si è prima creato il deserto intorno a questa figura centrale per la sicurezza per poi infliggergli il colpo mortale. Se le parole hanno un senso, e lo hanno, il grido di allarme sul processo in atto era stato lanciato già quando il capotreno cambiava denominazione per diventare

capo servizi treno; così come qualcosa doveva pur dirci l'essere passati da viaggiante, a bordo, a scorta per poi approdare ad accompagnamento treno.



Nella cultura generale di ogni ferroviere la sicurezza era una percezione che un lavoro delicato ma utilità. degli ingegneri, dei macchine i loro genitori, per farli studiare, hanno pure fatto dei sacrifici...) si è passati dalla sicurezza assoluta a quella probabilistica, al dato statistico, di fronte al quale anche gli eventuali incidenti diventavano freddi numeri.

Dalla ferrovia dove la sicurezza era garantita da controlli incrociati per il semplice fatto che quattro occhi vedono meglio di due, siamo arrivati alla situazione attuale.

segue a pag. 4

segue da pag. 3 ...Così con la disposizione 12 il macchinista diventa l'unico interfaccia col regolatore della circolazione mentre l'accompagnatore del treno non ha alcuna competenza sulla circolazione treni al punto che la partenza non viene sostanzialmente più data ma diventa un pronti commerciale.

Il macchinista che è solo deve quindi farsi in quattro. Questo tra l'altro mentre resta irrisolto il problema del soccorso al macchinista in caso di malore e a solo qualche giorno dall'apertura di un'indagine da parte della magistratura romana sull'agente di macchina solo.

Il capotreno invece viene dequalificato e dietro l'angolo si intravede il pericolo di una esternalizzazione di questa attività. Se per abilitare un CT oggi ci vogliono tre mesi di scuola professionale, con questa disposizione ritornano i "chiudiporta" pronti a viaggiare nel giro di una settimana, magari con un contratto stagionale se non a cottimo, su ogni sanzione elevata a bordo treno!

La dequalificazione del ct è un attentato alla sicurezza, taglia ancora posti di lavoro e rappresenta anche un attacco alle nostre condizioni economiche (addio a inquadramento professionale da tecnico specializzato, vetture eccedenti, indennità di scorta) ma diventa anche pericolosa in caso di cessione di ramo d'azienda e questo - lo ricordiamo - alla vigilia delle gare per l'affidamento del trasporto regionale, Emilia Romagna per prima. In questi processi, l'esperienza ci insegna, che le prime teste a saltare sono quelle dei livelli meno professionalizzati che nessuna azienda vuole accollarsi. Criminale il comportamento dei sindacati complici: proprio a causa dell'internità ai processi aziendali ben conoscono il futuro che stanno delineando ma si guardano bene dall'informare i diretti interessati, perché sanno che, lavoratori disinformati possono essere controllati più facilmente, mentre se consapevoli, rischiano di ribellarsi per opporsi ai disegni che in combutta con l'azienda stanno concertando.

Tanto loro si ricordano di avere le bacheche solo quando devono vietarcene l'uso!

È interesse generale dei lavoratori liberarsi di questi sindacalari incollati alle poltrone che non vivono mai in prima persona le conseguenze delle porcate che firmano.

errovieri
Sicuri
Osservatorio
sulla sicurezza
nel Trasporto
Ferroviario

Uno dei compiti dell'Osservatorio è senz'altro quello di stimolare i lavoratori a sollecitare la soluzione di problemi inerenti alla sicurezza sul lavoro, ma anche a non rinunciare a verificare che non vi siano condizioni di rischio,

impedendo che queste possano compromettere la sicurezza di tutti. Quello che abbiamo verificato, è che i ferrovieri, spesso, non solo hanno paura ad intervenire, ma mancano di quelle basi normative, che li aiuterebbero a muoversi, nel caso, ad esempio della mancanza dei requisiti necessari dei mezzi delle ditte che lavorano sull'Infrastruttura. avere quindi un punto di riferimento per cercare le soluzioni necessarie, potrebbe creare le condizioni per porre, con forza, la questione della sicurezza, che sta assistendo da troppo tempo, ad una repentina caduta libera, alla quale bisogna porre un argine.

DAL 1 OTTOBRE E' QUINDI ATTIVO UNO "SPORTELLO" DELL'OSSERVATORIO, A CUI SI POTRANNO RIVOLGERE TUTTI COLORO CHE SONO INTERESSATI A QUESTO PROGETTO ED I LAVORATORI CHE VORRANNO EFFETTUARE SEGNALAZIONI O RICEVERE MAGGIORI INFORMAZIONI. LO "SPORTELLO" SARA' APERTO TUTTI I MARTEDI' NELA SEDE DELL'USB IN VIA DEI MILLE 12, DALLE ORE 15.00 ALLE ORE 17.30

**USB LAVORO PRIVATO
EMILIA ROMAGNA
VIA DEI MILLE 12
BOLOGNA**

**emiliaromagna@usb.it
usbferrovieri@gmail.com**



**TEL:
0516390732
FAX
0514213337**