

## Sommario:

pag.1. **Voglia d'estate? Magari ...** - pag.1e2. **Un altro imputato a capo di FSI ...** pag.2. **LETTERA APERTA AL SEGRETARIO GENERALE Susanna Camusso.** pag.3. **Relazioni industriali ... d'autore! - Highway to hell.** pag.4. **Tra i due litiganti ... il terzo gode.**

## Voglia d'estate? Magari ...

Siamo a giugno, forse preferireste essere sollecitati a riflettere su belle spiagge, passeggiate in montagna oppure lavoretti di sistemazione e bricolage che di solito si rimandano al periodo estivo. Ma proprio questo è il periodo in cui ci vengono propinate tra capo e collo le tante nefandezze con cui ci ritroviamo a dover fare i conti, una volta risvegliati da quella momentanea parentesi.

È uno schema collaudato, che vede imporre momenti di trasformazione importanti, specie quelli peggiorativi, nel periodo in cui tutti siamo con la testa altrove. Come se i momenti in cui ci sono festività, siano il momento migliore per farci la festa. Basti pensare al CCNL firmato il 20 luglio del 2012, per non parlare di accordi come quelli sull'orario di lavoro che hanno atteso l'avvicinarsi del natale, per trovare posto sotto l'albero.

Così, perché mai rompere una tradizione così prolifica al momento della riorganizzazione dell'infrastruttura, progetto oramai condiviso da tutti i sindacati firmatari del CCNL e ovviamente dall'azienda.

Del resto i lavoratori in tutti questi mesi non hanno preteso alcun chiarimento da chi stava trattando sulla loro pelle, come se fosse naturale che chi rappresenta gli interessi di qualcuno, in questo caso i sindacati che stanno seguendo la trattativa e dovrebbero rappresentare gli interessi dei lavoratori, possano muoversi tranquillamente contro quegli stessi soggetti che dovrebbero tutelare.

Siamo alle solite, perché il problema principale è sempre lo stesso, cioè che permettiamo a qualcuno di svenderci, pensando di recuperare con chissà quale alchimia a livello individuale.

Resta il fatto che le ricadute saranno pesanti, non tanto e non solo per quello che rappresenteranno nell'immediato, ma per le prospettive che andranno a delineare e che se smettessimo di campare "alla giornata", dovremmo vedere con maggiore preoccupazione.

Siamo in un momento di svolta all'interno del gruppo FSI, l'attacco è su più fronti, la riorganizzazione dell'infrastruttura, la messa a gara del trasporto regionale, lo smantellamento di cargo, il ghetto (ndr: la famigerata struttura di Servizi e Decoro) per gli inidonei, la messa in discussione delle

officine, sono tasselli di un progetto più ampio, i cui contenuti sono noti a tutti (aziende e sindacati firmatari ovviamente) che dovrebbe preoccuparci un po' di più e spingerci a non restare nell'angolo, perché in un progetto che di fatto immagina un trasporto ferroviario senza ferrovieri e che ha dimostrato nella sua logica di non voler fare prigionieri, accettare di essere relegati al ruolo di merce di scambio fra sindacati ed azienda, è una scelta che non può portare nulla di buono.



## Un altro imputato a capo di FSI ...

Sembra proprio che essere imputati per la strage di Viareggio faccia curriculum, nemmeno il tempo di chiedersi cosa avrebbe potuto combinare Mauro Moretti a capo di Finmeccanica, che ecco ritrovarsi al comando del gruppo un altro imputato di quella strage. Infatti è stato nominato ... *segue a pagina 2*

segue da pagina 1 ... AD Michele Mario Elia, che già si è distinto in RFI per la sua sintonia con il suo predecessore e con cui condivide gli stessi problemi giudiziari.

di Moretti i maligni sostengono che visti i risultati della sua gestione, un abbattimento delle condizioni di sicurezza che provocano ad esempio, un morto ogni 2 mesi tra coloro che lavorano in mezzo ai binari (manutentori, manovratori, etc.), incidenti come quello che ha provocato la strage del 29 giugno 2009 a Viareggio, i licenziamenti di chi si occupa di sicurezza, per non parlare poi della sistematica demolizione del gruppo FSI nel suo insieme, la conduzione di un gruppo che si occupa di armamenti fosse in perfetta continuità con la sua natura.

Chissà, magari con un po di impegno, il nuovo AD una volta dimostrato il suo valore, potremmo spedirlo al Pentagono.

Scherzi a parte, non possiamo però fare finta che ciò sia il frutto di una serie di sciagurate coincidenze, tutto accade in coerenza con un progetto di distruzione della funzione sociale del trasporto ferroviario che vede una perfetta sintonia fra coloro che gestiscono il gruppo di FSI, il governo e Filt, Fit, Uilt, OrSA, Ugl/Fast.

Quindi il nuovo Ad potrà stare tranquillo, nessuno gli chiederà conto delle sue "pendenze" penali, non lo farà il governo ne tanto meno un sindacato (in realtà 6) che ha investito tutte le sue energie per dimostrare alla dirigenza quanto fosse "affidabile".

Se si pensa come ad esempio la CGIL pur di non contrariare Moretti, abbia impedito ai familiari delle vittime della strage di Viareggio, di intervenire al proprio congresso, si capisce bene fino a che punto sia incancrenito e distorto il livello di connivenza che caratterizza questi soggetti.

Ci attendono momenti difficili quindi, ma nei quali dovremo saper dare risposte incisive, poiché in questa ferrovia, che questi signori immaginano senza ferrovieri, senza responsabilità per quello che attiene alla sicurezza di lavoratori, utenti e cittadini, e che vede la dirigenza impegnata solo a rafforzare un sistema che sia capace di sottrarli dalle proprie responsabilità, dovremo saper dire a tutti, nuovo AD compreso, che non si facciano illusioni, perché non sarà così facile.

*Riceviamo e volentieri pubblichiamo:*

## **LETTERA APERTA AL SEGRETARIO GENERALE Susanna Camusso e alla segreteria nazionale della Cgil**

L'Associazione "IL MONDO CHE VORREI ON-LUS" preso atto della scelta della CGIL nazionale di invitare alle "Giornate di lavoro" preparatorie al Congresso Nazionale di Rimini il principale imputato nel processo per la strage di 32 persone, l'ex A.D. di FS, oggi A.D. di Finmeccanica, cav. MAURO MORETTI e di non tenere in alcuna considerazione i familiari delle vittime della strage di Viareggio che avevano fatto regolare richiesta per partecipare ed intervenire al Congresso.



**INVITA** la CGIL NAZIONALE A RINUNCIARE alla costituzione di parte civile nel processo della strage ferroviaria avvenuta il 29 Giugno 2009 a Viareggio.

Aver negato la parola ai fami-

liari da parte di un sindacato che dovrebbe difendere i più deboli è, per i familiari, moralmente inaccettabile!

Questo reiterato comportamento offensivo e doloroso nei nostri confronti non può ad oggi prevedere nessun tipo di incontro e tantomeno è gradita la vostra presenza e la vostra partecipazione al processo dove noi, purtroppo, siamo i diretti interessati, per difendere e onorare la memoria, la vita negata ai nostri cari.

Questo non deve pregiudicare il rapporto con la CGIL, la FILT e la FIOM a livello provinciale che in questi anni hanno, comunque, contribuito alla battaglia per la Verità, la Giustizia e la Sicurezza.

Abbiamo gradito l'interessamento, la solidarietà e la condivisione della nostra richiesta da parte del segretario generale della Fiom nazionale, Maurizio Landini, come ringraziamo delegati, lavoratori e lavoratrici che la mattina stessa del 6 maggio ci hanno espresso la loro solidarietà sincera ed il loro sostegno attivo.

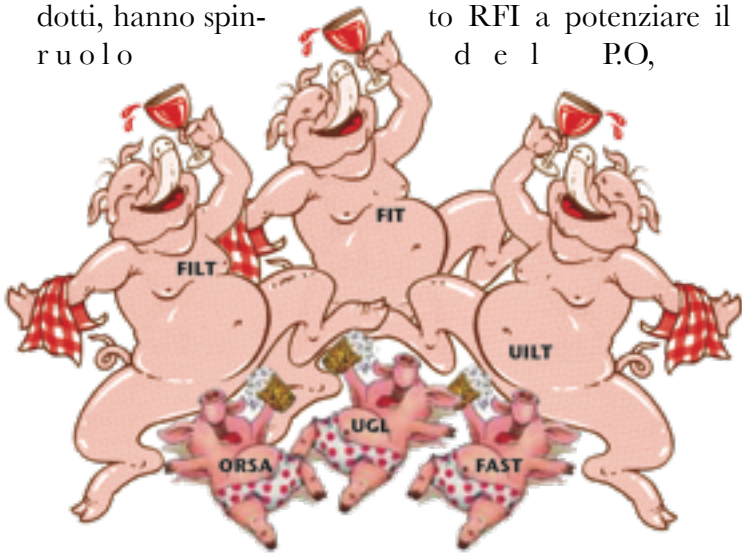
La presidente  
Daniela Rombi

## Relazioni industriali ... d'autore!

I lavoratori di RFI, hanno imparato a loro spese a conoscere la figura del responsabile del P.O., una sorta di demolitore arrogante, che nel corso di questi anni ha imposto il principio della deregolamentazione a tutti i costi, facendo carne da macello di accordi, principi elementari e l'idea stessa che dal confronto con i sindacati potesse uscire qualcosa di buono anche per i lavoratori.

Due cose emergono inequivocabilmente, i risultati che questo "sistema" ha prodotto e che sono sotto gli occhi di tutti e l'inequivocabile "inadeguatezza" (per non dire di peggio) che ha caratterizzato l'operato di tutto il quadro sindacale.

Questo sistema e ovviamente i risultati prodotti, hanno spinto RFI a potenziare il ruolo del P.O.,



riorganizzando la struttura e accorpendo più compartimenti sotto un'unica guida.

Una sorta di P.O. 2.0, che oggi si propone di fare razzia di quanto resta di un sistema di regole che è stato sostanzialmente smantellato.

Questo nuovo sistema ha rotto anche gli ultimi argini e oggi si propone di superare la formalità stessa del confronto con il sindacato.

Infatti se da una parte si limita al massimo ad informare di ciò che farà anziché concordare alcunché, dall'altra ha ripristinato gli incontri "clandestini" al bar con questi sindacalisti, che definire "cialtroni" è poco, facendo intendere la propria disponibilità a quel "do ut des" che i nostri beniamini "sindacalisti" adorano così tanto.

Questo è il quadro che si prepara ad accogliere una riorganizzazione dell'infrastruttura che sarà assai pesante e che dopo aver già incassato il via libera dei "cialtroni" romani si prepara a sbarcare sui territori, forte della assoluta mancanza di resistenza da parte dei lavoratori che purtroppo

ancora oggi continuano a confidare in questi sindacati che sono invece coloro che ci stanno scavando la fossa.

La morale di questa storia è che mentre il quadro sindacale si affanna per poter lesinare qualche ghianda (i tre porcellini sono diventati sei) sulla nostra pelle si stanno gettando le premesse per recitare il de profundis, ad un trasporto ferroviario che includa la presenza dei ferrovieri.

## Highway to Hell

L'estensione del territorio costringe spesso i lavoratori di RFI a rientrare, dopo aver effettuato una prestazione notturna, in auto/camion nella propria sede. Questo ultimamente ha fatto registrare un aumento degli infortuni, poiché il peso delle attività svolte rende sempre più difficile la guida notturna.

Ad aggravare il tutto c'è la scelta aziendale di incentivare, per risparmiare il personale, equipaggi composti da una persona, che per dirla in soldoni significa che in barba a quanto fino a poco tempo fa considerato acquisito, cioè che in un mezzo bisognava essere almeno in due, l'azienda impone al personale di muoversi con l'automezzo, specialmente di notte, anche da soli.

Come abbiamo detto questa scelta ha già prodotto come risultato un aumento degli infortuni.

E siccome si sa, la nostra azienda si preoccupa per noi, ha pensato bene di intervenire con i potenti mezzi che la tecnologia ci offre ed ecco quindi trovata la soluzione, il personale verrà dotato, al termine di una sperimentazione attualmente in corso, di un dispositivo anti colpo di sonno che risolverà tutti i nostri problemi. Una sorta di "vigilante" dei poveri, che ci sveglierà al momento opportuno.

**Che dire, buona fortuna e buon "viaggio".**



## Tra i due litiganti ... il terzo gode.

Difficile non notare, come dietro molte delle cose che non vanno c'è una forte complicità di Filt, Fit, Uilt, OrSA, Ugl/Fast. Sono quei sindacati che firmano pessimi accordi, contratti ancor peggiori, che sostengono l'azzeramento delle regole, la messa a gara del trasporto regionale, la riorganizzazione di RFI, e chi più ne ha più ne metta.

Si potrebbe dire che il loro ruolo, più che di difendere i lavoratori, sia quello di tenerli fermi mentre li bastonano.

Capita spesso di ricordarlo e capiterà ancora, per questo sarebbe opportuno sviluppare una maggior consapevolezza di quale sia il sindacato che ci serve.

Non possiamo però ignorare come ancora oggi, un po' per paura un po' per rassegnazione, il consenso per questi sindacati è ancora alto e dovrebbe essere il primo compito per chi tenta di dare un senso diverso al ruolo del sindacato, essere chiaro nei propri intenti.

Ci preme fare questa precisazione, perché la vertenza che da gennaio sta rivendicando il ritorno ai 58 anni per andare in pensione per macchinisti, capitreo e manovratori (come prima della legge Fornero), sta generando alcuni segnali preoccupanti che rischiano di mortificarne la partecipazione.

Certo anche a noi fa sorridere la scelta dell'Orsa di mobilitarsi, non ne ha molto titolo ed è difficile credere che realmente sia interessata a portare a casa un qualche risultato se non quello di ritagliarsi un posto per recuperare il consenso perduto a causa della fuoriuscita dei macchinisti che hanno poi costituito il CAT, però una volta avviato il percorso in maniera unitaria, nel momento in cui l'Orsa rompe l'unitarietà del fronte, andrebbe fatto uno sforzo in più per chiarire ai lavoratori cosa stia accadendo.

Gli scioperi devono avere obiettivi chiari e soprattutto reali, il rischio è la disaffezione dei lavoratori, pertanto sarebbe forse opportuno riprendere il filo di questa vertenza, spacciarla per la piattaforma che si occupa di tutto l'universo mondo è sbagliato visto che tutti sanno che non è così, quindi se si pretende di coinvolgere altri settori a sostegno di una vertenza così specifica, forse sarebbe meglio dire ai lavoratori chiaramente per quale motivo dovrebbero scioperare, altrimenti si fanno solo danni.

Questo per dire che l'operazione che ha portato allo sciopero del 29 maggio dell'Orsa, rischia di essere una operazione di immagine (e ci dispiace abbia trovato il supporto dell'USB) che potrebbe danneggiare la vertenza nel suo complesso.

Il futuro che ci aspetta sarà durissimo e forse sarebbe bene provare a ragionare in maniera diversa, se vogliamo provare a contrastare l'attacco che il trasporto ferroviario sta subendo, da tutti, Filt, Fit, Uilt, OrSA, Ugl/Fast compresi.

Ovviamente il nostro invito alla riflessione, parte comunque dal riconoscimento dello sforzo che il CAT ed il Coordinamento RSU/RLS del Personale Viaggiante hanno fin qui prodotto, proprio per questo però ci auguriamo che lo spirito fin qui sostenuto, resti inalterato anche perché i lavoratori interessati hanno partecipato agli scioperi che sono stati indetti e meritano una vertenza vera, chissà che con il tempo si possano attivare magari percorsi di lotta che sappiano tenere insieme la categoria tutta.



**orari di apertura:**  
lunedì 17.00 - 19.30  
Mercoledì 10.00 - 12.30  
Venerdì 17.00 - 19.30  
tutti i lunedì è attivo lo sportello legale

# COBAS

**ferrovieri**

## Confederazione Cobas

### Via S. Carlo 43 - Bologna

[cobasbol@fastwebnet.it](mailto:cobasbol@fastwebnet.it)  
[cobas.ferrovieri@gmail.com](mailto:cobas.ferrovieri@gmail.com)  
tel: 051-241336 fax: 051-3372378

