



**FILT, FIT, UILT,
ALLA CORTE DEI MIRACOLI,
SEMPRE DISPONIBILI E PRONTI,
QUANDO SONO I FERROVIERI
CHE “PAGANO” I CONTI ...**

Una cosa è certa, per chi ha firmato l'accordo sul rinnovamento/risanamento di binario tra Vernio e Prato della DD storica Bo/Po, (al momento Filtr Cgil, Fit Cisl, Uilt ed uno zelante RSU della Romagna) è stato semplice scegliere a chi sputare addosso e anche questa volta il sorteggio lo hanno “vinto” i lavoratori.

Abbiamo partecipato alla trattativa e dire che quello a cui abbiamo assistito è a dir poco surreale, non rende l'idea dell'imbarazzo che si può provare in certe circostanze.

Spiegheremo anche perché, secondo noi, questo verbale non andava firmato, ma prima ci teniamo a raccontare come è maturata questa firma indecente.

Una illustrazione delle attività da parte del Capo Unità, che non ha recepito alcuna osservazione posta al tavolo, nemmeno quelle che attenevano alla sicurezza, forte dell'accondiscendenza che i firmatari avrebbero garantito all'azienda, forse in uno di quei famosi incontri al “BAR” che caratterizzano le relazioni industriali da un anno a questa parte.

Tre ore di discussione, con obiezioni che abbiamo posto “quasi” in solitaria, al termine delle quali il P.O arrivato non molto prima, dopo essersi dilettrato nell'elogio di se stesso in maniera, concedetecelo, anche un po' goffa, ha dettato la linea al tavolo, o meglio ai sindacalisti “amici”, ribadendo che non avrebbe concesso alcun elemento di garanzia su quel verbale e che avrebbero dovuto firmarlo così come da lui concepito.

Detto fatto, la delegazione aziendale si è allontanata mezz'ora e quando è tornata ha messo sotto il naso dei propri adepti un verbale che è stato sottoscritto come l'azienda voleva, senza alcuna obiezione da parte di questi “giullari di corte”.

Ci permettiamo di far notare che, in un permanente clima di forzature aziendali, una riorganizzazione in arrivo che non promette nulla di buono, la “cialtroneria” non può trovare alcuno spazio e di “sindacalisti” che prendano gli ordini direttamente dall'azienda, non ne abbiamo proprio bisogno.

Ma proviamo a spiegare perché questo verbale non andava sottoscritto così come è stato concepito.

1. Da quando è arrivato il nuovo P.O, è oramai un anno, non solo il confronto sindacale si è spostato nei bar, ma il tentativo aziendale di azzerare ogni regola esistente, si è fatto ancora più aggressivo. Questo ha generato un forte disagio tra i lavoratori che ha in qualche maniera costretto le OOSS a simulare un atteggiamento conflittuale sfociato nella dichiarazione di uno stato di agitazione, proprio per rivendicare una inversione di tendenza ed il riconoscimento ed il rispetto delle regole attualmente in vigore. Quindi è davvero poco comprensibile come si possa spacciarsi per paladini delle regole, pensando magari di chiederci anche di scioperare, quando poi si accondiscende ad ogni richiesta aziendale anche nei momenti in cui modifiche come quella dell'orario di lavoro sarebbero da contrattare.
2. Abbiamo detto che questo è uno dei cantieri più importanti previsti nella DTP di Bologna per quest'anno, l'azienda deve modificare l'orario di lavoro, per poter sfruttare tutte le interruzioni e quindi quale occasione migliore per tenere conto anche delle esigenze dei lavoratori? Come tutti sanno grazie a quella porcheria che è stata sottoscritta il 4 dicembre 2012, l'orario di lavoro è stato notevolmente peggiorato ed inoltre il riposo tra le due prestazioni è stato drasticamente ridotto. Questo ha fatto sì che ad esempio i lavoratori della DD Bo/Po, su una prestazione notturna dovessero lavorare fino alle 13.15 per poi riprendere alle ore 22.00, riducendo l'intervallo tra le due prestazioni ad 8.45 ore. Durante la trattativa abbiamo provato a dire che quantomeno quel limite temporale andava salvaguardato e che quindi se si richiedeva un anticipo della notte di 30 minuti, quantomeno 30 minuti prima doveva terminare la prestazione antimeridiana. La cosa buffa è stata che non solo l'azienda ma anche i sindacalisti che poi hanno firmato si sono opposti con forza a questa ipotesi, perché a loro dire, per i lavoratori 15 minuti di anticipo della fine prestazione antimeridiana, in cambio dei 30 di anticipo dell'inizio di quella notturna, erano più che sufficienti e se questo comportava un ulteriore riduzione del riposo chi se ne frega.
3. C'è poi l'utilizzo del personale che arriva un po' da ogni parte della U.T. che non solo non tiene conto del disagio dei lavoratori, ma favorisce l'affermazione del principio che la sede di squadra diventi un riferimento sempre più relativo. Una anticipazione di quanto a livello nazionale stanno concordando e che presto vedrà nella riorganizzazione lo strumento per smantellare quei riferimenti minimi che oggi almeno permettono di organizzarci la vita. Va da sé che se si passa questo principio, possiamo scordarci una vita privata, poiché se al tempo dedicato alla prestazione lavorativa dovremo aggiungere anche i tempi di spostamento ne vedremo delle belle. Due cose, la prima è che questo serve non solo a banalizzare la sede di lavoro ma anche a garantirsi una quota parte di personale svincolata dalle attività, per poter svolgere anche quelle previste per il fine settimana,

così che per risparmiarsi un cantiere complesso, magari si trovi qualche “volontario” in più. E la seconda più importante si innescherà un utilizzo intensivo di personale che da ogni parte circherà in macchina, magari da solo, di notte e con alle spalle il peso di un cantiere “pesante”, alla faccia della sicurezza, ma anche queste per i “giullari” che hanno firmato l'accordo sono inezie trascurabili.

4. C'è poi il capitolo che vede l'inizio delle attività di rimozione degli enti da parte degli agenti IS senza la garanzia che i mezzi d'opera siano fermi. Anche queste obiezioni che abbiamo con forza manifestato al tavolo hanno visto, da parte di questi signori un certo fastidio, poiché la mission era quella di dimostrare al P.O subalternità totale, ogni ostacolo quindi all'esecuzione di una recita perfetta è stata osteggiata in ogni modo.
5. Come già accaduto su un lavoro analogo effettuato sulla Piacenza l'anno scorso, il punto di copertura sul binario di esercizio, verrà effettuato dagli agenti della ditta, la giustificazione dell'azienda è che visto che devono proteggersi tra di loro, la presenza dei ferrovieri è superflua. Questo punto dovrebbe preoccupare tutti, poiché mette in discussione l'essenza stessa del ruolo dei ferrovieri in questa azienda e con le manovre per predisporre una privatizzazione delle attività di RFI oramai alle porte, certi aspetti non dovrebbero essere condivisi con tanta leggerezza.
6. Come forse qualcuno avrà capito, quello che sta accadendo ai ferrovieri, non può essere analizzato in maniera frammentaria, tutto ciò che accade fa parte di un mosaico che propone una trama ben precisa, che ha finalità “letali” nei confronti della categoria. Pertanto chi oggi, con “superficialità” (a voler essere generosi) si predispose ad accettare ogni cosa proposta dall'azienda, senza tenere in alcun conto cosa questo comporti per i lavoratori che si pretende di rappresentare, sceglie consapevolmente di agevolare gli intenti aziendali, un po' come se il fabbro consegnasse le chiavi di casa nostra al ladro, per trarne un beneficio e forte del fatto che non ne pagherà le conseguenze.
7. Per cercare di giustificare questa scelta, chi ha firmato il verbale cerca di rappresentare come una grande vittoria la possibilità di utilizzo di personale che chiedo di essere temporaneamente trasferito sugli impianti limitrofi al cantiere. Questa possibilità va analizzata attentamente, poiché se è comprensibile che chi abita lontano veda come un'opportunità quella di passare un periodo vicino a casa, quelle che sono le conseguenze sull'allungo necessitano di maggiore attenzione. Alcune considerazioni, c'è anzitutto il criterio con cui poi si attinge a questa disponibilità che rischia di offrire il fianco a clientele e se da una parte si rischia di innescare una guerra tra poveri, dall'altra si favorisce quell'indecente logica di scambio che sembra essere il terreno favorito per certi sindacalisti. Andrebbe valutato cosa rappresenta questa modalità in un momento come questo, usare con leggerezza la mobilitazione dal “mondo intero” del personale per effettuare una lavorazione, è quello che serve al momento di una riduzione drastica dell'organico e visto quelli che sono i progetti aziendali, condivisi da tutto il quadro sindacale e difficile non leggere in questa accondiscendenza la premessa di uno scenario che non sarà per niente positivo. Eppure anche su questo punto la discussione si poteva affrontare in altro modo, chi non sogna le clientele non avrà difficoltà a comprenderci, anzitutto vincolare l'azienda, individuando un criterio certo, ad utilizzare prioritariamente quelli che fossero interessati ad avvicinarsi a casa per il periodo del cantiere, si sarebbe sopperito, anche se parzialmente, ad un disagio, si sarebbe ridotto il numero di ferrovieri erranti costretti a fare molte decine di chilometri in macchina con i rischi, tra l'altro, che ciò comporta e non si sarebbero creati pericolosi precedenti. La scelta di chi ha firmato è stata piuttosto di offrire all'azienda carta bianca, con la speranza magari di veder esaudito qualche “celato” desiderio.

Certo è solo un cantiere di qualche mese, così qualche sindacalista tenta di liquidare le critiche, ma tutti lo sono, tanti cantieri piccoli e grandi che nel loro complesso determinano le nostre condizioni di lavoro.

Vengono quindi Sottoscritti da questi “illuminati” sindacalisti, accordi e contratti dannosi per i lavoratori, che inoltre offrono sostegno all'azienda in tutte le iniziative che tendono ad azzerare le regole ancora in vigore, arrivando ad appoggiare senza nessuna esitazione una pesante riorganizzazione e privatizzazione di RFI.

In cambio l'azienda ha di fatto eliminato il diritto di assemblea, l'accesso agli spazi deputati al confronto tra i lavoratori (ad esempio la sala Sirotti), ripristinato le relazioni industriali al bar per selezionare i partecipanti, attivato iniziative per evitare la partecipazione dei delegati scomodi, il tutto per permettere ai sindacati “amici” di poter agire indisturbati.

Aldilà delle firme dei singoli accordi, va detto inoltre che Filt, Fit, Uilt, Orsa, Ugl/Fast, su questi aspetti ritrovano una unita' estremamente salda, che li vede pronti a sacrificare i lavoratori per un “bene” più grande.

Cobas Trasporto Ferroviario
via S. Carlo 42 Bologna
tel: 051241336
email: cobas.ferrovieri@gmail.com