

Doppie Composizioni

Non possiamo accontentarci dei “cavoli”

L'azienda voleva cavarsela, e ormai ci contava, pretendendo l'applicazione letterale delle Deif 8.6 e poi della 8.7, col capotreno che passa da un complesso all'altro, quando può. Ha cercato e cerca di boicottare i lavoratori che vogliono autotutelarsi e tutelare sicurezza e normative vigenti chiedendo, con M40, il rispetto del Decreto Legislativo 81/2008, dell'accordo sull'agente solo, della circolare Piciocchi (in presenza di una interruzione al Ct possono essere assegnate al max 2 CARROZZE!!), dellatabella C sull'assegnazione delle vetture, ecc.

Dopo gli interventi di RLS e la mobilitazione unitaria degli attivisti di base (comunicazioni a Trenitalia, lettere ad Ansf con successivo incontro, lettere alle istituzioni con procedure di raffreddamento per indire un prossimo sciopero regionale, M40 esaustivo, M40 ai treni) le RSU si sono fatte avanti e le OOSS firmatarie (del contratto) sono stati costrette a fare qualcosa, anche loro - quanto meno per salvare i costumi - naturalmente senza alcun costo per l'azienda.

A seguito di ciò (richieste OOSS Nazionali e risposta di Caposciutti- Trenitalia) sarà partorita una nuova Deif che contempla (realmente o solo di facciata? lo vedremo) il soccorso al macchinista, prevedendo la presenza del capotreno nella prima sezione. Questo è qualcosa, ma è ancora troppo poco, e rischia di aggravare la situazione, poiché trascura la sezione posteriore, lasciando del tutto irrisolta la questione della sicurezza dei viaggiatori e delle altre norme che rivendichiamo. Inoltre questo determinerebbe la possibilità, a questo punto, che anche la sezione anteriore, e quindi un intero convoglio, possa fare a meno del Capotreno, aprendo la strada a treni con il macchinista “solissimo”. Dobbiamo continuare a chiedere la presenza del CST, come unica soluzione al problema. E se alcuni di noi, con il loro operato, i loro M40, la loro resistenza a mettere in pratica una disposizione incivile, sono riusciti a contribuire a destabilizzare, prima quei sindacati che neanche si erano posti il problema, e poi l'azienda, chissà cosa potremmo fare in tanti.

Consideriamo ciò un punto di partenza e non di arrivo. Chiunque consideri la “questione conclusa” sarà messo di fronte alle proprie responsabilità di fronte ai lavoratori, ai viaggiatori, alla sicurezza.

In principio volevano prendersi capra e cavoli, adesso si son tenuti la **capra** e ci hanno concesso i **cavoli**. Ora dipende dalla partecipazione dei tanti se riusciremo a ri-prenderci la capra.

