

Febbraio 2013

CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE)

Cronache ferroviarie è la newsletter del settore ferroviario di USB



Visita:
www.cronacheferroviarie.com
Scrivici a:
cronacheferroviarie@usb.it

© 2013 Andrea Lasorte

INDICE

TORINO PORTA SUSA.....	2
LICENZIAMENTO ANTONINI	2
GUERRA AGLI ABUSIVI	3
OUTSOURCING.....	4
MA DOVE STA ANDANDO LA CESARE POZZO?	5
L'ETF.....	5
PROCESSO PER LA MORTE SUL LAVORO DEL FERROVIERE	
MASSIMO ROMANO.....	6
EFFETTI DELLA GLOBALIZZAZIONE	7
CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI	7
IN BREVE	8
LINK.....	8

Editoriale

A urne aperte

Abbiamo pazientemente atteso i risultati delle ultime elezioni e ci scusiamo per il ritardo accumulato per questa edizione; ma era solo per misurare quale risposta poteva esserci nei confronti delle proposte che alcune forze politiche o singoli rappresentanti avevano prodotto sulle tematiche dei trasporti e della mobilità.

Questo perché, anche dalle pagine di questo bollettino, la nostra organizzazione sindacale ha sempre proposto la parola d'ordine di una mobilità sostenibile per l'ambiente e per la cittadinanza, per un recupero di suolo e territorio attraverso politiche sul trasporto pubblico anziché smaccatamente privato, sul potenziamento del trasporto delle merci su ferro piuttosto che su gomma, contro le privatizzazioni e le cessioni di rami d'impresa che impoveriscono il bene comune e arricchiscono i pochi noti, per un servizio universale e a disposizione di tutti e non differenziato per latitudine o per ceto sociale.

A questo punto sarà interessante capire fra chi ha promesso, chi ha negato o chi ha attaccato le nostre tesi se ci sarà qualcuno in grado di ascoltare le nostre richieste e di scendere sul piano delle nostre lotte per affermare l'importanza capitale della mobilità sostenibile e della necessaria presenza di un ente regolatore e legislatore in grado di sostenere i diritti di tutti contro i profitti di pochi.

La Redazione

TORINO PORTA SUSA

Inaugurata la nuova stazione AV

Cariche e feriti. Contestati Monti e Moretti.

Disordini e qualche tafferuglio in piazza XVIII dicembre a Torino, per l'inaugurazione della stazione ferroviaria di Porta Susa a Torino, da cui transiteranno i treni ad alta velocità, con il premier Mario Monti e i vertici delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti e Lamberto Cardia.

Le forze dell'ordine hanno respinto un gruppo di manifestanti, circa 150, per lo più No Tav ed esponenti dei centri sociali cittadini, ma anche qualche esponente dei Cobas, dei Cub e della De Tomaso, che hanno cercato di forzare il cordone di forze dell'ordine per entrare all'interno della vecchia stazione, da cui si accede alla nuova, con lancio di sassi, uova, fumogeni e petardi.

Un esponente dell'area antagonista a volto coperto è stato fermato, indagato per resistenza a pubblico ufficiale. Due i feriti, un poliziotto che ha riportato una contusione al setto nasale e un manifestante colpito al capo con una manganellata.

Intanto all'interno il professore ha elogiato le grandi opere: "L'Italia ha bisogno di un profondo cambiamento - ha detto -, per recuperare quello slancio e quelle energie che abbiamo dimostrato nei grandi momenti della nostra storia. Sono forze che non sono spente e che hanno solo bisogno di essere svegliate, e di fiducia". E poi: "Occorre vincere le pulsioni istintive e devastanti che tante volte hanno bloccato la realizzazione di infrastrutture, la cui esistenza è essenziale per la competitività dell'industria", ha continuato Monti. "Sottolineo - ha aggiunto rivolto al sindaco di Torino Piero Fassino e al governatore del Piemonte Roberto Cota - l'aspetto che ho colto la buona cooperazione tra istituzioni in questa fondamentale Regione e Città ed è con questo spirito che mi rallegro con chi ha progettato l'opera".

Tuttavia continua il dissenso contro

un'opera ritenuta dispendiosa e dannosa per l'ambiente. "Dietro il progetto della Torino-Lione c'è una ferocia ideologica che nasconde la volontà di sperperare denaro pubblico per un'opera inutile e dannosa

e che sarebbe un doppione di una linea ferroviaria esistente e sottoutilizzata". Lo afferma il Presidente dei Verdi Angelo Bonelli che aggiunge: "Ma Monti ha mai letto il progetto della Tav in Val di Susa o ha intenzione di fare la campagna elettorale solo con slogan?".

"Vicino al tracciato della Tav in Val di Susa che costerà all'Italia non meno di 16 miliardi di euro (quasi quanto la cifra incassata con l'IMU) esiste già una linea ferroviaria per il trasporto merci potenziata di recente e che viene utilizzata solo per 2,5 milioni di tonnellate quando ha una capacità di 20 milioni di tonnellate - continua il leader ecologista - Chi oggi continua a promuovere la Tav offende le famiglie che non ce la fanno più, che sono state impoverite dall'Imu e che devono fare i conti ogni giorno con i tagli all'istruzione, ai precari che continueranno ad essere precari".

"I cittadini vogliono un'Italia migliore fondata sulle vere priorità del Paese che non sono certamente le grandi opere inutili come la Tav in Val di Susa che oltre ad essere dannose producono debito pubblico - conclude Bonelli -. L'Italia ha bisogno di una Rivoluzione civile per cancellare gli sprechi e le opere che servono solo a placare la voracità delle lobby del cemento e degli affari, stranamente immuni dai sacrifici che il governo Monti ha fatto fare alle famiglie italiane".

fonte: <http://www.dazebaonews.it/italia/item/15807-tav-monti-inaugura-lalta-velocità-bonelli-parla-di-un-progetto-dalla-ferocia-ideologica>

Alcuni momenti della manifestazione a Torino



LICENZIAMENTO ANTONINI

Riccardo non mollare

Questa è la frase che più volte mi sono sentito ripetere in questi mesi. Ho risposto di stare tranquilli perché avrei mantenuto l'impegno assunto dopo il 29 giugno 2009 per la sicurezza, la verità, la giustizia.

Consapevole del fatto che gli avversari sono agguerriti, forti e spregiudicati, ritengo il licenziamento del 7 novembre 2011 una delle "risposte" alla straordinaria mobilitazione che ha visto familiari e cittadini, lavoratori e lavoratrici, impegnati in questa battaglia da quel maledetto 29 giugno. In ogni lotta c'è un prezzo da pagare, il mio licenziamento è uno di questi.

Ho sempre dichiarato che questo licenziamento è un'offesa alle Vittime, ai familiari ed alla città di Viareggio, oltre ad essere una vile intimidazione nei confronti di delegati RLS e lavoratori impegnati concretamente e coerentemente sul fronte della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro e nel territorio. Ogni rappresaglia nei confronti di chi si "spende" per questi diritti è un'aggressione all'intera collettività.

Il licenziamento era un possibile conto da pagare proprio sulla base dell'esperienza di questi anni in ferrovia. Altri ferrovieri sono stati intimiditi, minacciati, sanzionati con multe, sospensioni, licenziamenti, ma ho ritenuto giusto non sottostare ad alcun ricatto per la memoria delle Vittime ed il rispetto dei loro familiari.

La solidarietà individuale e collettiva di tante persone, di familiari delle Vittime, di lavoratori e lavoratrici, di RSU e

Consigli di fabbrica, di Consigli comunali e provinciali, di forze politiche e sindacali, di Associazioni, di cittadini e cittadine, ricevuta fin dal primo giorno del licenziamento, hanno rafforzato la mia convinzione a non mollare e di essere dalla parte giusta.

In questi mesi, oltre alla solidarietà, ho incontrato e discusso con tantissime persone che hanno, così, potuto conoscere la strage di Viareggio e che, a loro volta, hanno informato, denunciato, propagandato questa immane tragedia.

Per non dimenticare, perché non rimanga impunita, affinché non si ripeta un altro "29 giugno", è necessario mobilitarsi, organizzarsi e lottare, essere protagonisti nella lotta per la sicurezza nei luoghi di lavoro e sul territorio, ed essere a fianco dei familiari che da 43 mesi soffrono e lottano, lottano e soffrono.

Chi si è mobilitato in questi 14 mesi per la mia reintegrazione ha capito perfettamente tutto ciò, ha compreso come si può essere utili e per questo li ringrazio immensamente; per chi ancora non lo ha fatto l'invito è a mobilitarsi assieme ai familiari attivi ed organizzati e all'Assemblea 29 giugno.

Diversamente sarebbe un gigantesco regalo ai responsabili della strage di Viareggio.

Perché non ho mollato...

Oggi [24 gennaio, ndr] era in programma l'udienza per la firma del "Verbale di Conciliazione Giudiziale" sulla mia reintegrazione. L'AD delle ferrovie Moretti ha firmato, il sottoscritto no, perché si tratta di un verbale che mette in discussione la dignità e la coscienza del sottoscritto. Se e quando rientrerò in ferrovia, questo sarà in piedi e a testa alta, non in ginocchio e con il cappello in mano, come vorrebbe il sig. Moretti.

Questa mattina ho assunto responsabilmente e coerentemente la difficile decisione di non sottoscrivere quel verbale per salvaguardare la mia dignità. Non era possibile sottoscrivere un documento che nega la verità, non era possibile sottostare a questo ricatto. Non si può, sempre e comunque, barattare la dignità. La strage di Viareggio non si compra, non si baratta,

non si svende.

Il sig. Moretti pensava di incassare un "risultato" da spendere contro i lavoratori impegnati su sicurezza e salute e contro i familiari dell'immane tragedia di Viareggio oltre a farne una inutile e falsa strumentalizzazione politica. Forse non ha ancora capito che 'Viareggio' non sta sul mercato e non è disponibile a subire alcun tipo di ricatto o di compravendita.

In questi mesi ho mostrato profondo senso di responsabilità accettando la proposta di conciliazione del giudice del 5 luglio 2011 (respinta dalle ferrovie) e ancora con la proposta di conciliazione presentata questa mattina nella quale non pretendo dal sig. Moretti di riconoscere l'opera di denigrazione, di ricatto, di minaccia, di provocazione attuata nei miei confronti da quando sono impegnato in questa battaglia per sicurezza, verità e giustizia.

La forza per proseguire questa lotta la ricevo da numerosi familiari presenti anche al presidio di martedì 22 gennaio a Lucca.

Saputo di quanto accaduto questa mattina, un familiare a me molto caro mi ha inviato questo sms: "Ciao Riccardo, hai scelto la strada più difficile per te e per la tua famiglia, ma hai anche scelto l'unica che può cambiare questo sistema. Ti ringrazio a nome mio e della mia famiglia. Un abbraccio".

Riccardo Antonini

GUERRA AGLI ABUSIVI

Ora è ufficiale il Gruppo FS ha dichiarato guerra all'abusivismo in stazione e di ciò siamo tutti contenti, considerato che quest'attività non autorizzata porta molti grattacapi al normale svolgimento del servizio e guadagni illeciti per personaggi scalzi di qualsiasi diritto.

A Milano Centrale, in particolare, pare che ci sia un vero e proprio racket del facchinaggio abusivo, come testimonia l'Osservatore Ferroviario, che in un suo articolo del dicembre 2012, ha affermato, addirittura, che è stata presentata una interrogazione parlamentare sulla faccenda che è di una rilevanza tale da essere stata spinta,

appunto, sino ai piani alti del palazzo.

Il fastidio patito dai clienti trasportati è inquietante e adesso, oltre alla polizia ferroviaria, dovrà spendersi per la causa anche la struttura aziendale della protezione che saprà bene, crediamo, dipanare questa matassa che ha veramente dell'incredibile se si considera che il tutto avviene alla luce del giorno in luoghi dove, per giunta, la videosorveglianza è attiva e dirimente.

Quindi che guerra sia, come quella che a Roma Termini impegna da vari mesi le forze ferroviarie e quelle dell'ordine contro gli abusivi che vendono i biglietti riciclati del Leonardo Express, i quali, scarsi di gentili premure, con solerzia furtiva vanno alla caccia dei biglietti usati lasciati sul treno dall'utenza e, subito dopo, riciclano il prodotto illecitamente raccolto, con grave danno per l'erario e per i viaggiatori sprovveduti che con l'incauto acquisto vanno incontro a pesanti sanzioni se vengono scoperti.

I colpi sono di 14€ a recapito di viaggio e quindi la rivendita è altamente conveniente e senza soluzione di continuità nonostante l'attività d'intelligence abbia già effettuato degli arresti e presentato delle denunce contro dei personaggi che, solitamente, si aggirano lungo il binario 24, abituale luogo di partenza del Leonardo.

Certo sarebbe stato meglio non indulgere nell'ingenua fiducia di poter depauperare i luoghi di lavoro del personale necessario per fare vigilanza, nella recondita speranza che tutto sarebbe filato liscio comunque, perché, quasi automaticamente, proprio lì dove si è ridimensionata sensibilmente la pianta organica hanno attecchito questi fenomeni illeciti che hanno buon gioco proprio per questo impresenziamento degli impianti, prassi della quale le blasonate Ferrovie dello Stato, piene del giusto orgoglio di appartenenza, facevano bene a meno.

Sarà un caso adesso tutto ciò, o qualcuno ha cognizione che i favori della sorte hanno un prezzo?

*Segreteria Regionale USB
Ferrovieri Lazio*

OUTSOURCING

Le esternalizzazioni delle attività lavorative sono un attacco a tutti i lavoratori

Di conseguenza, ai cittadini italiani

“Alcuni casi di Outsourcing (esternalizzazioni) hanno colpito moltissimo l’opinione pubblica in questi giorni. Uno è stato la storia della mamma che ha ricevuto a casa una fattura di oltre 700 euro per le operazioni di ripulitura dall’asfalto del sangue del figlio morto in un incidente stradale. Tale orrenda pretesa, imputata dapprima al Comune di Roma, si è poi scoperto essere una pratica delle solite agenzie di servizi esternalizzati. Con un tweet il sindaco di Roma Gianni Alemanno ha detto: sarà il Comune di Roma a pagare i 700 euro che sono serviti a ripulire la strada dopo l’incidente stradale nel quale morì, nel 2009, Valerio Leprini, di appena 15 anni, e cercheremo di punire chi ha chiesto i soldi alla madre. Infatti, i Carabinieri sono al lavoro per verificare la regolarità dell’assegnazione degli appalti alla società “Sicurezza e Ambiente” (Sea), a cui il Comune di Roma ha appaltato la pulizia delle strade e il ripristino della viabilità dopo gli incidenti stradali.

Un altro caso di Outsourcing è la notizia particolare trapelata da un giornalista giapponese: «ha seguito i lavori di decontaminazione nella prefettura di Fukushima, dopo l’incidente nucleare, affidati appunto in appalto, poi subappalto e poi ulteriore subappalto a una catena di subcontractors. Ha scoperto un andazzo terribile: terra radioattiva rimossa e, anziché indirizzata ai siti di decontaminazione, buttata come niente fosse in fiumi e laghi; vegetazione inquinata abbandonata in discariche abusive e nei campi; acqua di pulizia contaminata sversata di nuovo sul terreno; uso di detergenti proibiti per il risciacquo di muri e pareti. L’intera gerarchia era coinvolta: le istruzioni agli operai erano proprio quelle di ignorare le norme di sicurezza a scopo di risparmio. Il risultato è stato che, in misurazioni eseguite in alcuni siti “decontaminati”, le radiazioni erano addirittura superiori a

quelle precedenti i lavori, a causa delle particelle radioattive disperse senza cura nell’aria. Solo dopo la denuncia della stampa il Ministero si è deciso ad intervenire. È forse ora di rivedere questo meccanismo delirante dell’affidamento in outsourcing, a catena infinita di subcontractors, di progetti delicati e che coinvolgono la salute pubblica. Non tutto può essere affidato a chissà chi e lasciato nelle mani di privati senza scrupoli che si preoccupano solo di guadagnare: in certi casi è indispensabile che sia ben chiaro chi è il responsabile, e soprattutto che torni ad essere lo Stato a tutelare i cittadini.» (da <http://petrolio.blogosfere.it/>).

Le esternalizzazioni di attività lavorative si basano dunque prioritariamente sugli appalti, quindi nella ricerca del più basso costo del lavoro. Ciò danneggia i lavoratori e la stessa collettività nel caso di attività rivolte all’interesse pubblico.

Il passaggio successivo dal lavoro meno retribuito a quello precario è breve, essendone una conseguenza, e che risulta rilevante nell’industria privata, per la quale, a mo’ d’esempio, può valere la ThyssenKrupp!

Con ciò la pratica di outsourcing, o delle esternalizzazioni, è ormai diffusa in quasi tutti i settori lavorativi, pubblici o privati che siano, per le riorganizzazioni societarie! In moltissimi casi hanno avuto davvero conseguenze disastrose sulla sicurezza e salute pubblica, non solo occupazionali, destabilizzando la vita quotidiana di ciascuna comunità!

Il trasferimento dei lavoratori mediante cessione di ramo d’azienda, ex art. 2112 c.c., è l’altro strumento con cui essi vengono ceduti in tante società o imprese, con lo scopo di frazionarli e dividerli per poter abbattere i diritti acquisiti in anni di lotte. Il principale effetto giuridico nei confronti dei ceduti consiste nell’individuazione del nuovo datore di lavoro. Ciò significa che gli obblighi datoriali derivanti dall’instaurazione del nuovo rapporto di lavoro ricadono esclusivamente sulla nuova società, essendosi in tal modo quella originaria liberata dei doveri tipici del datore di lavoro, a parte ovviamente quei diritti già maturati per cui è prevista un’obbligazione solidale, solo nella fase

di passaggio, fra cedente e cessionario in favore dei lavoratori ceduti. Ma nell’ipotesi di eventuali vicende aziendali “negative” nella nuova società datrice di lavoro si potrebbero giustificare drastiche riduzioni dei diritti o, addirittura, licenziamenti senza alcuna responsabilità diretta da parte dei precedenti datori di lavoro. Con l’attuale formulazione dell’art. 2112 c.c. i lavoratori, quindi, possono essere trasferiti da una società all’altra senza il proprio consenso.

Questa è una pratica non nuova già attuata ad esempio nelle ex Ferrovie dello Stato: nel 1992 le ferrovie venivano trasformate in società per azioni per volontà imprenditoriale, politica e accettazione sindacale, e successivamente, nel 1999, suddivise in tante società, a seguito delle direttive Prodi e D’Alema (il famoso “spezzatino ferroviario”), con l’obiettivo della privatizzazione del trasporto pubblico.

I ferrovieri si opposero con scioperi di massa (dell’ordine del 90% [di adesione, ndr]) per impedire la loro divisione e il loro trasferimento, mediante l’art. 2112, nelle diverse società venutesi poi a creare (il numero degli addetti è calato nelle diverse fasi della “riforma” da 225.000 ai meno di 80.000!).

All’origine ci sono le politiche a favore o accettate delle liberalizzazioni, da parte dei maggiori partiti politici italiani e dei sindacati confederali, e continuate negli anni con le tragiche “lenzuolate” di Bersani nel 2006, all’epoca ministro dello sviluppo economico nel governo Prodi, passando per i governi di centro destra fino alla loro approvazione per legge con il cosiddetto “governo tecnico” di Monti.

È purtroppo opinione diffusa che le cessioni di ramo d’azienda siano state utilizzate in molti casi anche per mascherare i licenziamenti illegittimi: come venirne fuori?

In Italia il lavoro è sempre più precario... deregulation, flessibilità, precarietà e demansionamento del lavoro sono oggetto di regolamentazione rispetto al lavoro a tempo indeterminato: del resto Bombassei, candidato alle politiche di febbraio con Monti, ha detto che è “meglio essere precari che disoccupati”.

I maggiori organi di informazione (?)

però non hanno divulgato la notizia (forse per le distanze geografiche?) che in Indonesia, nel mese di gennaio 2012, la Corte Costituzionale ha stabilito che la pratica di assunzione temporanea è illegittima, perché è “incostituzionale” e “in contrasto con i diritti dei lavoratori”.

Con uno sciopero generale contro l'outsourcing due milioni di lavoratori indonesiani hanno ora chiesto di vietarla per legge, ma gli imprenditori sono contrari (<http://www.asianews.it/notizie-it/Sciopero-generale:-lavoratori-indonesiani-in-piazza-contro-l%E2%80%99outsourcing-26000.html>).

I politici italiani, invece, a cui è stato dato il mandato con le passate elezioni, cos'hanno votato nel Parlamento, all'ombra del governo Monti, nell'ultimo anno?

1. Legge 22 dicembre 2011, n. 214 Salvitalia con il Capo IV - Riduzione di Spesa Pensioni
2. Decreto Crescitalia sulle liberalizzazioni divenuto legge il 22/03/2012
3. pareggio di bilancio in Costituzione - Introduzione del principio del pareggio di bilancio nella Carta costituzionale divenuto legge il 17/04/2012 (art. 81 cambiato in Parlamento)
4. disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita divenuto legge il 27/06/2012 (art. 18 dei lavoratori legge 300/70)
5. Spending review - Razionalizzazione della spesa pubblica
6. accordo sulla produttività 2012, anticipato dall'accordo interconfederale del 28 giugno 2011 tra CGIL, CISL, UIL (a seguito UGL) e dalle raccomandazione (poi attuate) della lettera della BCE del 05/08/2011 inviata al governo italiano!

Esattamente il contrario di quanto avviene in Indonesia!

La stessa Francia, in cui il recente accordo sulla riforma del mercato del lavoro è stato oscurato dalle notizie dell'intervento militare in Mali... per cui la maggior parte di quei leader politici hanno scelto di non parlare di questo

argomento... pare avviata a seguire le orme dell'ex governo Monti in Italia!

L'accordo francese si può assimilare a quello interconfederale del 28 giugno 2011 avvenuto in Italia, utilizzato poi come puntello dal governo Monti per il patto sulla produttività.

I giornali titolano: Articolo 18 alla francese... Hollande firma con i sindacati un'intesa per la flessibilità

“L'accordo, passato con l'opposizione di due dei cinque sindacati (Cgt e Force Ouvrière, su posizioni radicali), sarà esaminato dal Parlamento a marzo, sotto forma di progetto di legge, e introduce maggiore flessibilità nel mercato del lavoro, che si traduce in maggiore libertà per le imprese di licenziare...”

Tutto ciò appare come un “grande progetto” tessuto da menti occulte, con la regia della grande finanza speculativa mondiale in segrete stanze di palazzi, per far pagare la crisi economica mondiale ai popoli europei!

Stante questa situazione, siccome mettiamo al primo posto il lavoro ed i diritti dei lavoratori, come tutti coloro che hanno a cuore questi aspetti, la loro difesa passa per la lotta contro le liberalizzazioni, che comportano lavoro precario (quindi contro le esternalizzazioni e/o trasferimenti di rami d'azienda con l'art. 2112), che si lega direttamente alla lotta contro le delocalizzazioni industriali e all'autonomia del Paese in un'Europa dei popoli unita.

*Andrea Acierno
Carmine Curcio*

**MA DOVE STA
ANDANDO LA CESARE
POZZO?**

**Riceviamo e pubblichiamo
da Enrico Tramutola,
macchinista**

Dal 2005 ad oggi nella Cesare Pozzo

sono avvenuti a livello organizzativo diversi cambiamenti, quali la riduzione del numero dei componenti dei consigli regionali; la riduzione dei consiglieri di amministrazione senza spiegare bene quale era il vero fine. Di fatto meno persone meno democrazia, più retribuzioni a chi vi partecipa, più segretezza dei dati.

Nel marzo 2010 arriva la costituzione della SCE (Società Cooperativa Europea), una alleanza con le mutue francesi le quali hanno ottenuto l'autorizzazione a promuovere i loro prodotti assicurativi in Italia.

Nel 2012 giunge tramite il CCNL dei ferrovieri il welfare sanitario integrativo aziendale “UNA POLIZZA SANITARIA” integrata da una marginale assistenza odontoiatrica in ottemperanza alle disposizioni ministeriali che prevedono che il 20% delle coperture debbano essere destinate all'odontoiatria.

La gara europea del F.S.I. dipendenti FS è stata accreditata alla Cesare Pozzo insieme alla partnership UNISALUTE (UNIPOL).

Come mai la Cesare Pozzo non ha partecipato come fondo salute SCE (alleanza con i francesi)?

Si evidenzia un cambio di rotta. Da alleato con i francesi (fondo SCE costato ai soci Cesare Pozzo 800.000 euro) ad alleato con la compagnia assicuratrice UNIPOL. Intanto l'art 23 del D.L. 179 del 18/10/2012, che esorta a leggere (v. riquadro in fondo al numero), sta facendo il suo corso.

Domandiamoci:

La Cesare Pozzo si trasformerà in un altro soggetto? Com'è avvenuto con la Reale Mutua?

I soci Cesare Pozzo che ruolo intendono svolgere?

Vogliono essere protagonisti o spettatori?

Enrico Tramutola

L'ETF...

**...e il 4° pacchetto
ferroviario**

L'ETF (Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti, alla quale

aderiscono Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti) sul cosiddetto 4° Pacchetto Ferroviario formalmente adottato dalla Commissione Europea in particolare ha evidenziato in diversi comunicati:

- le condizioni di salute e di sicurezza per i macchinisti siano armonizzati sulla base di quelli più alti. "L'ETF non accetta un livellamento verso il basso";
- l'ETF... è decisamente contraria anche alla totale separazione del gestore dell'infrastruttura e operatore ferroviario... La distruzione delle grandi aziende non condurrebbe ad un sistema ferroviario migliore, ma al dumping sociale.

Sul primo punto in Italia a livello nazionale e territoriale le OOSS, che si riconoscono nell'ETF, invece hanno sottoscritto un CCNL M/AF in nome della concorrenza, produttività e sulla base di altre società con:

- riduzioni di riposo giornaliero e settimanale per lavoratori;
- aumenti delle prestazioni pur sapendo che i macchinisti insieme agli altri lavoratori sarebbero andati in pensione a 66 anni;
- aumento dell'orario di lavoro settimanale da 36 a 38 ore per tutti i lavoratori e l'esuberato connesso;
- aumento di flessibilità, multifunzioni, Polifunzionale e Agente Solo;
- aumento le ore di condotta e di notturna pur sapendo che a tale personale non veniva più riconosciuto il lavoro usurante.

Ebbene secondo voi hanno accettato o non accettato un livellamento verso il basso come riportato sui volantini dell'ETF?

Volantini, comunicati... e poi cosa sottoscrivono?

Attenzione, quindi, ai proclami e ai volantini, non accettiamo passivamente che gli addetti ai lavori agiscano con un fare ambiguo!

Sul secondo punto e questo vale per tutti i cittadini e lavoratori pensate che sia giusta una separazione totale o non separazione totale del gestore dell'infrastruttura e operatore ferroviario?

Ebbene visto che siamo a pochi giorni dalle elezioni [articolo consegnato alla redazione prima delle votazioni, ndr], prima di dare un eventuale voto ad un

qualsiasi partito è bene sapere quale partito è favorevole o non è favorevole a tale operazione, come è bene sapere prima quale partito o coalizione politica riconfermerà o cambierà le politiche sul lavoro, sanità, cultura e pensioni. Non fermiamoci soltanto a leggere i volantini ma anche in questi casi valutiamo ciò che sottoscrivono!

Carmine Curcio

PROCESSO PER LA MORTE SUL LAVORO DEL FERROVIERE MASSIMO ROMANO

Oggi 5 febbraio 2013 si è tenuta, presso il tribunale di Castel Nuovo di Porto, l'ennesima udienza del processo per la morte sul lavoro del ferroviere Massimo Romano. Massimo venne travolto da un treno locale a Monterotondo sulla linea Roma Fara Sabina il 15 novembre del 2006: da allora, dopo l'udienza preliminare in cui venne prosciolto l'allora datore di lavoro Massimo Rota e rinviati a giudizio il capo dell'Unità Territoriale Nord Ovest, il capo impianto e un operaio del Tronco Lavori di Monterotondo, un continuo stillicidio di rinvii e udienze caratterizzate dal tentativo degli avvocati della difesa di allungare i tempi del processo. A quasi sette anni di distanza il processo per la morte sul lavoro di Massimo Romano è incagliato tra le pieghe del malfunzionamento della giustizia italiana e la ferma volontà di vari attori a mantenere il silenzio sulle poco chiare modalità operative nelle attività di Manutenzione Infrastrutture di RFI.

Nell'udienza di oggi è stato ascoltato il Sostituto Commissario Roberto Serra della Polfer di Roma Tiburtina. Il Commissario Serra intervenne sul posto subito dopo il grave incidente e rilevò (e mise a verbale) una serie di anomalie sulla scena del fatto, come l'assenza di ogni attrezzatura di lavoro (Massimo stava operando con un martello demolitore a scoppio), così come l'assenza di altro personale vicino al

cadavere di Massimo.

Così come era successo nella scorsa udienza con la deposizione dell'ispettore del lavoro Alfredo Ripanucci, anche oggi la difesa ha cercato di mettere in difficoltà il teste Commissario Serra, insinuando ad ogni domanda dubbi sulla sua competenza e cercando di fare confusione sul quadro emerso dalle indagini del Commissario stesso. Va detto che, a differenza di quanto accadde con l'ispettore Ripanucci, oggi la difesa non è riuscita nel suo intento di delegittimazione grazie alla preparazione e alla professionalità del Commissario Serra, il quale rispondendo puntualmente alle domande è riuscito nel contempo a far emergere la tesi che Massimo Romano non si trovasse di sua iniziativa su quel binario, tesi sostenuta dalla difesa, ma che aveva un preciso incarico dai suoi superiori, seppur non formalmente espresso, e che questo era di rimuovere uno strato di asfalto in preparazione di una attività di risanamento della massicciata ad opera della ditta SALCEF: "... si portavano avanti con il lavoro ..." come ha sostenuto lo stesso Commissario. La puntualità dell'intervento del Commissario Serra è stata comprovata anche dall'atteggiamento del giudice che, dopo un primo momento di titubanza sulla condotta di deposizione, in più occasione ha intimato alla difesa di lasciar rispondere il teste secondo le sue linee di ragionamento.

Insomma un'udienza in apparenza soddisfacente per le legittime esigenze di chi si aspetta da questo processo verità e giustizia. La prossima udienza è fissata per il 5 novembre 2013 (che dire: non ci resta che aspettare!)

Nel frattempo si sono conclusi i processi per la morte sul lavoro degli altri due ferrovieri della DTP (ex DCI) Roma: Anthony Forsythe, investito da un treno Eurostar la notte del 10 dicembre 2007 nei pressi della stazione di Torricola, e Bruno Pasqualucci, travolto da un mezzo d'opera la notte del 23 ottobre 2009 nella stazione di Maccarese. Per tutti e due il processo si è concluso senza l'individuazione di altri responsabili se non loro stessi, e questo, sia consentito il parere, non sembra davvero un giusto

esito per la verità e giustizia.

Sul processo per la morte sul lavoro di ancora un altro ferroviere della DTP Roma, Armando Iannetta, travolto da un treno la notte del 19 dicembre 2010, poco è dato sapere, e come su tutti gli altri regna sovrano il silenzio assordante della dirigenza aziendale e sindacale.

a cura del "Comitato per la verità sulla morte del ferroviere Massimo Romano"

EFFETTI DELLA GLOBALIZZAZIONE

(Quando toccherà a noi?)

Abbiamo ancora negli occhi le immagini dell'aereo Alitalia di alcuni giorni fa uscito di pista a Fiumicino, che è stato spogliato della sua livrea nella notte.

Interrogati sul fatto gli amministratori di Alitalia non hanno saputo fare altro che farfugliare improbabili scusanti riferite al marketing che sono del tutto confutabili, perché che senso avrebbe non far vedere il logo Alitalia sul rottame, come lo hanno chiamato loro, quando nel servizio televisivo si fa il suo nome, quando si è visto e tutti il giorno prima hanno visto la livrea che aveva?

Il problema era che sotto la livrea Alitalia viaggiava un aereo che di italiano aveva ben poco, lo stesso appartiene a una compagnia Rumena alla quale Alitalia ha appaltato la tratta in oggetto, l'equipaggio stesso è Rumeno con contratto di lavoro Rumeno con la Kappair. (il fatto di per se non è un reato, dato le attuali leggi ma sicuramente inopportuno).

Questi naturalmente sono i vantaggi della globalizzazione, per gli imprenditori, i quali senza nessuno scrupolo, solo per avere più consistenti utili da poter dividere con i loro compari, non contenti del già lauto regalo avuto dal governo Berlusconi, visto lo scorporo della bad company dalla società privatizzata, cercano di risparmiare anche sulla mano d'opera e sulla manutenzione degli aeromobili, senza addossarsi nessuna colpa, perché avendo subappaltato non

hanno nessuna responsabilità.

Ma mi domando, io cittadino italiano, potrò mai accettare di volare su un aereo che ritengo italiano e quindi sicuro secondo i nostri standard e invece venire a sapere che sotto l'apparenza si maschera un vettore straniero con lavoratori sottopagati e con aereo mobili che non supererebbero il più basilare dei controlli di sicurezza?

Visto le prenotazioni sui voli a basso costo, si può dire che gli italiani hanno una buona dose di coraggio, ma se pago per un volo di linea il prezzo pieno, penso voglia dire che voglio viaggiare sicuro e a questo punto si può ipotizzare anche il reato di truffa, perché tu vettore non puoi farmi viaggiare su un aereo mascherato.

Ciò premesso, voglio ricordare a tutti noi, visto anche i recenti avvenimenti in Lombardia e in Piemonte, dove Trenitalia da una parte si è fusa con le nord fondando la trenord e in Piemonte soccombendo nell'appalto con una ditta austriaca, che anche in ferrovia ma in tutto il TPL non siamo immuni a un tale modo di fare politica industriale, che non privilegia né il salario dei lavoratori, né la loro sicurezza, ma ciò che è più importante, neanche la sicurezza di chi il mezzo di trasporto lo usa e cioè l'utenza.

Il problema oggi è ci sono politici oggi che abbiano le palle di dire che questa famigerata globalizzazione è solo uno specchietto per le allodole o una grande idea per i gonzi?

Chi ha a cuore la salute, la sicurezza e il benessere degli Italiani, deve portare avanti l'idea che la comunità deve sobbarcarsi i costi del marchio italiano del benessere sociale, tramite un lavoro che costi il giusto in base al costo della vita, la sicurezza sul lavoro, tramite controlli sulle aziende che rispettino tutti i crismi sia contrattuali che di legge (81 e seguenti), e la sicurezza dell'utenza, rispettando tutte le norme date dall'agenzia per la sicurezza dei trasporti. Naturalmente sappiamo che tutto ciò ha un costo, ma se siamo, come ci definiamo, una società civile, penso che siamo perfettamente in grado di dire che se ci sono dei doveri da rispettare, ci sono anche dei diritti da pretendere. E credo che persone serie siano perfettamente in grado di capire dove le risorse spese sono sprecate e quindi si

possono risparmiare e dove invece non si possono tagliare e forse è il caso di allocarne delle altre.

Spendere risorse per la sicurezza dei lavoratori e dell'utenza, per i servizi alle persone non autosufficienti, per la salute e per l'istruzione, non sono sprecate.

Spendere risorse per mantenere privilegi di alcuni, come pensioni d'oro, super stipendi di manager di stato e parlamentari nazionali, regionali e provinciali, società di stato create solo per dare incarichi a politici trombati alle elezioni, sono sprecate.

C.S. Iacovella Marcello

CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI

Comunicato n. 3/2013

Il 7 febbraio 2013 è stato licenziato il macchinista Mauro Colombera della Divisione Cargo di Treviso, con data retroattiva al 17 gennaio 2013 con la motivazione di "infrazioni al codice etico".

Non conosciamo ancora le motivazioni chiare e il contesto che ha portato al licenziamento del nostro collega, ma comunque, come in casi analoghi di lavoratori colpiti ma non iscritti alla Cassa, abbiamo deliberato un contributo di 1000 euro, per permettere al collega di far fronte nell'immediato alle prime spese. Pensiamo sia essenziale che i compagni di lavoro più vicini promuovano una sottoscrizione in loco che sia continuativa, in modo da assicurargli nel tempo un aiuto costante. La nostra esperienza in questo è a disposizione di tutti.

Cogliamo l'occasione per ricordare quanto è importante iscriversi alla Cassa oggi, anche se non se ne ha, al momento, personalmente bisogno: è questo il fondamento della Solidarietà. Si può fare on line dal sito (www.casofs.org) compilando il modulo e in seguito pagando le quote con comune bollettino postale o bonifico bancario (sul sito c'è il codice IBAN) o rivolgendosi ai referenti sul territorio.

La Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri

è un organismo che raccoglie fondi per intervenire in caso di necessità. Ovviamente le necessità sono quelle individuate nello statuto, in primis per i colleghi colpiti per aver difeso la sicurezza.

Vi invitiamo ad aderire ancor più in questa fase, in cui aumentano vertiginosamente le sanzioni in qualità e quantità.

Esprimiamo a Mauro tutta la nostra Solidarietà e saremo al suo fianco con i mezzi a nostra disposizione.

11 febbraio 2013

Il Direttivo della Cassa di Solidarietà

IN BREVE

Le pillole

Scontro tra treni in Austria

Diverse persone sono rimaste ferite in uno scontro frontale tra treni in Austria. Secondo la compagnia ferroviaria austriaca OeBB lo scontro è avvenuto intorno alle 7:45 del 21 gennaio nel municipio di Penzing, ad ovest di Vienna.

Il bilancio è di cinque feriti gravi e una ventina leggeri. Lo hanno reso noto i servizi di soccorso. Ancora ignote le cause dell'incidente. Ci sono volute due ore per portare via tutti i passeggeri dal convoglio. Uno era incastrato fra le lamiere. Tra i feriti gravi c'è il macchinista di uno dei due treni.

La Regione FVG chiede la proprietà della linea pedemontana

«La Regione ha chiesto formalmente la proprietà della linea ferroviaria Gemona-Sacile con l'obiettivo di ripristinare il servizio passeggeri a favore dei numerosi pendolari.» Così il comunicato della Regione Friuli Venezia Giulia, con il quale annuncia la richiesta avanzata al Ministero dell'Economia da parte degli assessori regionali ai Trasporti e al Patrimonio.

La linea interessata, che collega le località di Gemona e Sacile, è chiusa alla circolazione dal mese di luglio scorso, in seguito a una frana che ha interessato la sede ferroviaria e che causò lo svio di un treno Minuetto diesel; ad oggi RFI non è

interessata al ripristino della linea, visto lo scarso traffico e il costo delle operazioni di intervento.

fonte: <http://www.regione.fvg.it/rafvag/comunicati/comunicato.act?dir=/rafvag/cms/RAFVG/notiziedallagiunta&nm=20130114172658002>

Firenze: indagini sul cantiere TAV

La Procura di Firenze sta conducendo indagini in merito al passante dell'Alta Velocità e nella mattina del 17 gennaio i Ros e la Guardia Forestale hanno effettuato sequestri a Firenze, contestando i reati di truffa, corruzione, gestione abusiva dei rifiuti e reati contro la pubblica amministrazione.

Sequestrata la trivella 'Monna Lisa'.

Dal canto loro le «...FS Italiane comunicano che sarà assicurata la massima collaborazione e trasparenza da parte di tutte le società del Gruppo, anche in considerazione del coinvolgimento delle controllate RFI e ITALFERR come parti lese.»

Il comunicato stampa del Gruppo si è reso necessario, in quanto tra gli indagati c'è proprio Maria Rita Lorenzetti, ex presidente della Regione Umbria e presidente dell'Italferr (società del Gruppo).

Ruba treno in Svezia

Una ventenne, addetta alle pulizie dello scalo ferroviario di un piccolo centro svedese, si è impadronita di un treno e l'ha messo in funzione, iniziando a percorrere una breve tratta, fra l'altro particolarmente innevata. Inevitabilmente la donna ha perso il controllo del convoglio. E mentre il treno prendeva velocità si è andato a schiantare contro i cancelli della stazione, sfondandoli e finendo contro un vicino condominio. La donna è ora ricoverata in gravi condizioni.



L'incidente di Saltsjobaden

Treni a prova di bomba

Scienziati anglosassoni stanno realizzando dei prototipi di treni "a prova di bomba", utili in caso di attacchi terroristici.

fonte in inglese: http://news.cnet.com/8301-17938_105-57565493-1/british-scientists-developing-bomb-resistant-train/

Milano C.le in tilt per colpa della ditta in appalto

Il giorno 27 gennaio ci sono stati moti disagi alla stazione centrale.

I problemi, spiega RFI, sono stati causati da una ditta che lavorava sulla linea. Disagi per i treni regionali veloci Milano-Torino e Milano-Malpensa.

Uno snodo importante per le ferrovie europee: la Commissione adotta le proposte per un quarto pacchetto ferroviario

La Commissione europea ha annunciato oggi un pacchetto di misure organico per migliorare la qualità e incrementare l'offerta dei servizi ferroviari in Europa. Il sistema ferroviario costituisce un aspetto vitale del sistema di trasporti dell'Unione europea e riveste un'importanza fondamentale per affrontare problemi quali la crescente domanda di traffico, la congestione, la sicurezza dell'approvvigionamento di combustibili e la decarbonizzazione. Tuttavia molti mercati ferroviari europei sono attualmente in fase di stagnazione o declino.

fonte: http://ec.europa.eu/italia/attualita/primopiano/trasportienergia/quartopacchettotrasporti_it.htm

LINK

I nostri consigli per il web

In giro per minerali d'uranio e amianto in Val di Susa

<http://blog.ilmanifesto.it/scienziato/2013/01/21/in-giro-per-minerali-duranio-e-amianto-in-valsusa/>



Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ANSF

Alla c.a. Direttore ing. A. Chiovelli

**OGGETTO: ECCEZIONE DI CONFORMITA' TRA IL DISPOSTO DI TRENITALIA ED
IL DECRETO ANSF N° 4/2012**

In relazione all'oggetto si fa presente che la DEIF 4.4 (gestione dei convogli composti da veicoli attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte) emanata da Trenitalia il 12 dicembre 2012 ed entrata in vigore il 31 dicembre dello stesso anno, non collima con il disposto del decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012.

Nel vostro documento, infatti, c'è chiaramente scritto al punto 16.8 del testo "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" che l'utilizzo delle porte di accesso ai veicoli in condizioni degradate è ammesso solo nel rispetto delle specifiche procedure e fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere inviato immediatamente all'impianto di manutenzione, qualora, nella stazione di origine della prima corsa, dopo l'uscita da un impianto di manutenzione, vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina guasti.

Al contrario di tutto questo, nella DEIF 4.4 sopra citata, si afferma che i veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, dei passeggeri lavoratori interessati o terzi.

In particolare un veicolo in composizione ai treni, che effettuano il servizio viaggiatori, non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Il conflitto dei disposti è palese, in quanto, secondo quanto scritto da Trenitalia, manca l'obbligo dell'immediato rientro in deposito, senza l'effettuazione del servizio viaggiatori, al riscontro, in stazione, cioè una volta fuori dal deposito, di un guasto di porte o dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida, potendosi effettuare comunque il servizio secondo modalità presenti nella DEIF.

Oltre a questo va ricordato che l'effettivo funzionamento delle porte spetta al personale di accompagnamento nei tempi accessori che, nella maggior parte dei casi, son previsti in stazione e non in deposito: ragion per cui il Capotreno, stante la prescrizione di Trenitalia, dovrebbe assicurare il servizio anche in presenza di porte in stato di degrado proprio perché non ha potuto constatare prima l'inconveniente.

Al contempo il personale di condotta é tenuto alla constatazione dell'efficienza della segnalazione relativa al blocco porte ma non all'efficienza delle porte se non nel caso di mezzi leggeri.

In questi casi, non certamente infrequenti, rimane il contrasto fra le norme e il comportamento da adottare da parte del personale interessato.

In attesa di un Vs riscontro.

Saluti

Roberto Cortese

USB Lavoro Privato
Viale Castro Pretorio 116 – 00185- Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448

www.usb.it

DECRETO-LEGGE 18 ottobre 2012, n. 179 Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese

(12G0201) (GU n. 245 del 19-10-2012 - Suppl. Ordinario n.194) convertito in legge il 13.12-2012 dal Parlamento

Art. 23

Misure per le società cooperative e di mutuo soccorso

Le società di mutuo soccorso di cui alla legge 15 aprile 1886, n. 3818, sono iscritte nella sezione delle imprese sociali presso il registro delle imprese secondo criteri e modalità stabilite con un decreto del Ministro dello sviluppo economico. Con il medesimo decreto è istituita un'apposita sezione dell'albo delle società cooperative, di cui al decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220, cui le società di mutuo soccorso sono automaticamente iscritte.

L'articolo 1 della legge 15 aprile 1886, n. 3818, è sostituito dal seguente:

«Le società di mutuo soccorso conseguono la personalità giuridica nei modi stabiliti dalla presente Legge. Esse non hanno finalità di lucro, ma perseguono finalità di interesse generale, sulla base del principio costituzionale di sussidiarietà, attraverso l'esclusivo svolgimento in favore dei soci e dei loro familiari conviventi di una o più delle seguenti attività:

- a) erogazione di trattamenti e prestazioni socio-sanitari nei casi di infortunio, malattia ed invalidità al lavoro, nonché in presenza di inabilità temporanea o permanente;
- b) erogazione di sussidi in caso di spese sanitarie sostenute dai soci per la diagnosi e la cura delle malattie e degli infortuni;
- c) erogazione di servizi di assistenza familiare o di contributi economici ai familiari dei soci deceduti;
- d) erogazione di contributi economici e di servizi di assistenza ai soci che si trovino in condizione di gravissimo disagio economico a seguito dell'improvvisa perdita di fonti reddituali personali e familiari e in assenza di provvidenze pubbliche.

Le attività previste dalle lettere a) e b) possono essere svolte anche attraverso l'istituzione o la gestione dei fondi sanitari integrativi di cui al decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e successive modificazioni.».

3. L'articolo 2 della legge 15 aprile 1886, n. 3818, è sostituito dal seguente:

«Le società possono inoltre promuovere attività di carattere educativo e culturale dirette a realizzare finalità di prevenzione sanitaria e di diffusione dei valori mutualistici.

Le società di mutuo soccorso non possono svolgere attività diverse da quelle previste dalla presente legge, né possono svolgere attività di impresa.

Salvi i casi previsti da disposizioni di leggi speciali, compreso quello relativo alla istituzione e gestione dei fondi sanitari integrativi, le attività di cui al primo comma dell'articolo 1 sono svolte dalle Società nei limiti delle proprie disponibilità finanziarie e patrimoniali.».

4. All'articolo 3 della legge 15 aprile 1886, n. 3818, è aggiunto il seguente comma:

«Possono divenire soci ordinari delle società di mutuo soccorso le persone fisiche. Inoltre, possono divenire soci altre società di mutuo soccorso, a condizione che i membri persone fisiche di queste siano beneficiari delle prestazioni rese dalla Società, nonché i Fondi sanitari integrativi di cui all'articolo 2 in rappresentanza dei lavoratori iscritti.

È ammessa la categoria dei soci sostenitori, comunque denominati, i quali possono essere anche persone giuridiche. Essi possono designare sino ad un terzo del totale degli amministratori, da scegliersi tra i soci ordinari.».

5. All'articolo 8 della legge 15 aprile 1886, n. 3818, è aggiunto il seguente comma:

«In caso di liquidazione o di perdita della natura di società di mutuo soccorso, il patrimonio è devoluto ad altre società di mutuo soccorso ovvero ad uno dei Fondi mutualistici o al corrispondente capitolo del bilancio dello Stato ai sensi degli articoli 11 e 20 della legge 31 gennaio 1992, n. 59.».

6. La rubrica dell'articolo 18 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220 è sostituita dalla seguente: «Vigilanza sulle banche di credito cooperativo e sulle società di mutuo soccorso».

7. All'articolo 18 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220, sono aggiunti i seguenti commi: «2-bis. Le società di mutuo soccorso sono sottoposte alla vigilanza del Ministero dello sviluppo economico e delle Associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo ai sensi del presente decreto legislativo. Queste ultime potranno svolgere le revisioni anche nei confronti delle società di mutuo soccorso aderenti ad Associazioni di rappresentanza delle stesse sulla base di apposita convenzione.

2-ter. In relazione alle caratteristiche peculiari delle Società, i modelli di verbale di revisione e di ispezione straordinaria sono approvati con decreto del Ministero dello sviluppo economico.

2-quater. La vigilanza sulle società di mutuo soccorso ha lo scopo di accertare la conformità dell'oggetto sociale alle disposizioni dettate dagli articoli 1 e 2 della legge 15 aprile 1886, n. 3818, nonché la loro osservanza in fatto.

2-quinquies. In caso di accertata violazione delle suddette disposizioni, gli uffici competenti del Ministero dispongono La perdita della qualifica di società di mutuo soccorso e la cancellazione dal Registro delle Imprese e dall'Albo delle società cooperative».

8. Il decreto di cui al comma 2-ter dell'articolo 18 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220, introdotto da comma 7, è adottato entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.