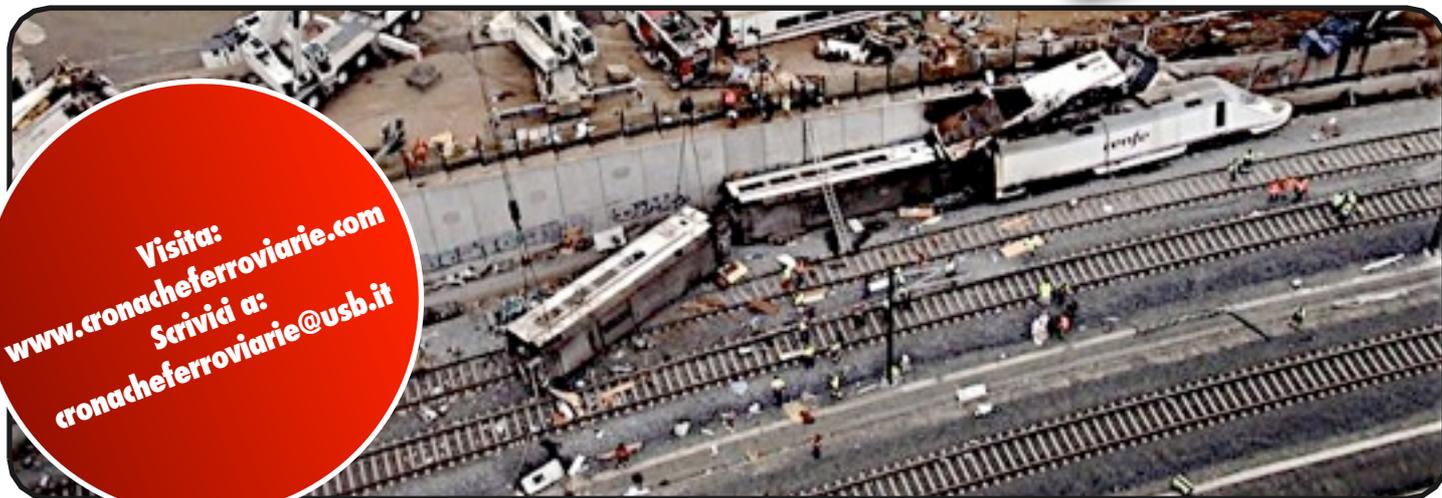


CRONACHE FERROVIARIE (CRONACHE) 2.0



il disastro di Santiago de Compostela

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

INDICE

Solidarietà a Riccardo Antonini	2
Eppure... bastava poco	2
Cassa di Solidarietà.....	3
Scioperare è giusto.....	3
Demansionamenti e licenziamenti	4
Manutenzione infrastruttura	5
Difendiamone uno per la sicurezza di tutti	6
Rappresentanza e rappresentatività	6
Pensioni e... ferrovieri	7
Ferrovieri liberi e pensanti	9
Passeggiata lungo linea.....	10
Le sirene di Viareggio	11
Appello per il reintegro di Pino Larobina.....	12
Concluso il Congresso USB	13
Recensioni	14
Pillole & News	15
Grave incidente in Francia.....	15
Pantaloni corti vietati ai macchinisti svedesi	15
Accordo UE su interoperabilità ferrovie	15
Cruciferr: soluzione del numero precedente	15
Disastro di Santiago de Compostela.....	16
Video del deragliamento	16
Treno-cisterna esplose in Québec.....	17

EDITORIALE

Casualmente chiudiamo il numero mentre giungono le immagini dell'incidente spagnolo. Qualunque sia la spiegazione per quello che è successo non basterà a levarci dagli occhi quelle scene.

Per chiunque di noi che viviamo l'esercizio ferroviario è qualcosa che non pensavamo potesse accadere con quella violenza e quella forza d'urto così impressionante.

Perché è successo? Chi, cosa, quando, come è stato commesso l'errore? Perché di questo stiamo parlando: un **errore**. Quel solo unico errore che anche da solo può portare alle estreme conseguenze che abbiamo visto.

Un errore umano?

Un errore della tecnologia?

Qualunque esso sia stato rimarrà sempre in capo all'organizzazione e alla gestione del lavoro, a meno che non si tratti del gesto di un folle.

Infatti nelle attività di gestione e di programmazione di ogni lavorazione deve essere sempre considerata la variabile, la remota possibilità, la possibile amnesia, la svista e finanche l'errore umano: e nel terzo millennio riteniamo debba esistere la tecnologia o la ridondanza per oviare a tutto ciò.

In questi giorni è ritornata nelle cronache la strage di Viareggio del 2009 e le vicende processuali che ne stanno segnando le sorti sulla ricerca della verità e sull'attribuzione delle responsabilità: anche in quel caso non c'è stata una sufficiente capacità di prevenzione delle cause che avrebbero potuto scatenare la sciagura e il "fattore umano" ha funzionato bene se pensiamo alla grande capacità del capostazione di riuscire a gestire nell'emergenza le attività necessarie a impedire che la tragedia assumesse termini apocalittici.

Sono pagine tristi quelle che stiamo riempiendo e che ci rimandano a incidenti e immagini che abbiamo già visto: oltre a **Viareggio** ricordiamo **Piacenza** e **Crevalcore**. Non solo per la relativa vicinanza temporale con la sciagura appena occorsa in Spagna ma per le dinamiche e le attribuzioni di responsabilità dell'accaduto.

Non sappiamo se da domani anche a Santiago de Compostela si parlerà solo di "errore umano" ma certamente saremo di nuovo qui a impedire questa offesa alla memoria di chi oggi non è più qui.

La Redazione

SOLIDARIETÀ A RICCARDO ANTONINI

*Mozione di solidarietà al ferroviere licenziato
Riccardo Antonini votata al Primo Congresso
Nazionale Usb del 7/8/9 giugno 2013.*

Montesilvano, 9 giugno 2013

L'Assemblea esprime la sua solidarietà a Riccardo Antonini, ferroviere licenziato per essersi schierato con le associazioni dei familiari delle vittime della strage di Viareggio del 29 giugno 2009.

La sua colpa quella di aver messo al servizio dei legali delle parti lese le sue conoscenze e il suo sapere per la ricerca della verità sul rogo della stazione di Viareggio costato la vita a 32 persone.

Dopo la minaccia, il licenziamento e il rigetto del ricorso Riccardo ha mantenuto la coerenza nei suoi principi in termini di sicurezza e diritti nei luoghi di lavoro e non ha accettato di ritrattare o modificare le sue posizioni e le sue affermazioni.

Questa sentenza giunge mentre sui binari si continua a morire e dopo l'incidente di Napoli si è subito aggiunta una nuova vittima a Sesto S.Giovanni.

Usb è vicina ai familiari delle vittime e a tutti quei ferrovieri che non si piegano alle pressioni, alle minacce e ai ricatti di chi li vuole comandare e umiliare.

EPPURE... BASTAVA POCO

Bologna, 7 giugno 2013

Quando il 4 giugno è arrivata la notizia che il giudice Nannipieri di Lucca aveva rigettato il ricorso di Riccardo Antonini, riconfermandone il licenziamento, non ne siamo rimasti del tutto stupiti.

Questa è una vicenda che sin dall'inizio ha dimostrato quali fossero le priorità dell'Amministratore Delegato del gruppo FSI Mauro Moretti. L'idea stessa che ci potesse essere qualcuno che ai continui tentativi di occultamento della verità, opponesse l'evidenza dei fatti, si è rivelata un affronto insostenibile. Per cercare analogie sulle tecniche utilizzate per imporre il silenzio in questa vicenda dovremmo scomodare la letteratura che parla di

"mafia" e rischieremmo di essere fraintesi, ma una cosa vogliamo dirla, se un incidente come quello di Viareggio che provoca 32 morti, anziché stimolare lo sforzo di tutti ad impedire che una catastrofe del genere possa ripetersi, genera comportamenti che mirino ad ostacolare la ricerca della verità, ebbene quelli sono i comportamenti che riteniamo debbano essere perseguiti.

Non sappiamo cosa non abbia convinto il giudice Nannipieri,

Se non è bastato il clima intimidatorio che ha costretto al ritiro dal ruolo di consulente, anche un altro ferroviere.

Se non è bastato come, con estrema disinvoltura si sia arrivati all'effettuazione di pressioni nei confronti di alcuni parenti delle vittime di quella strage.

Se non è bastato che per quella consulenza Riccardo era già stato oggetto di una contestazione disciplinare (10 giorni di sospensione).

Se non è bastato che a fronte delle decine di morti sui binari, che stanno caratterizzando la contabilità degli ultimi anni, Mauro Moretti neghi, con l'arroganza che lo distingue, l'esistenza di un problema di sicurezza.

Se non è bastato che i licenziamenti che hanno caratterizzato la gestione Moretti hanno sempre più spesso a che vedere con denunce legate a problemi di sicurezza.

Se non è bastato che i ferrovieri vivano oggi in un clima di terrore.

Se non è bastato che nemmeno verso i morti di Viareggio Moretti ha avuto il buon gusto di mostrare un po' di rispetto, ricordiamo che quella strage l'ha più volte descritta, banalizzandola, come uno spiacevole episodio.

Se non è bastato che da anni Moretti avesse già manifestato il desiderio di licenziare Riccardo.

Se non è bastato nemmeno che nella posizione di indagato Moretti predisponesse il licenziamento di chi stava offrendo le proprie competenze tecniche per stabilire la verità.

Forse nemmeno un miracolo potrebbe convincere quel Giudice, che speriamo non sia stato affetto da quella sudditanza psicologica che sembra spuntare ogni qual volta si abbia a che fare con Mauro Moretti. Certo parliamo di un uomo molto potente, altrimenti sarebbe difficile comprendere come un Amministratore Delegato qualsiasi avrebbe potuto sopravvivere a tante stagioni politiche senza venirne mai scalfito, acclamato da un coro unanime bipartizan che lo ha addirittura visto diventare Cavaliere del Lavoro proprio mentre indagato per i 32 morti di Viareggio.

Un Palmares di sangue per il nostro AD, che, anche grazie a questa sentenza, vede riconfermata la propria capacità di manipolare a proprio piacimento l'esistente.

Ma su una cosa pensiamo di poter esprimere un sentimento largamente condiviso, Riccardo non è e non resterà solo e se sapremo rispondere collettivamente a questi attacchi, forse potremmo scoprire che tutto ciò che sembra già scritto, non è detto che sia indelebile.

Coordinamento Nazionale Ferrovieri

CASSA DI SOLIDARIETÀ

Il direttivo della Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri esprime piena solidarietà a Riccardo Antonini, dopo la scandalosa sentenza che ha confermato il suo licenziamento.

10 giugno 2013

Apprendiamo con sconcerto che il giudice Nannipieri di Lucca ha confermato il licenziamento del nostro collega Riccardo Antonini.

Ancora una volta i poteri forti hanno avuto la meglio sulle lotte condotte dai lavoratori per rivendicare Sicurezza, Verità, Giustizia, ribaltando nel merito un principio contenuto nella Costituzione, che all'articolo 41 recita: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana".

Riccardo ha tenuto la testa alta, ha esercitato, con parole ed azioni, il proprio diritto-dovere, tanto di cittadino quanto di lavoratore, per contribuire alla ricerca della Verità in un incidente gravissimo come la strage di Viareggio, dove 32 persone innocenti hanno perso la vita. Riccardo si è adoperato e si adopera per la difesa della sicurezza (è di pochi giorni fa l'ennesimo incidente mortale in Rfi) e affinché siano riconosciute le reali responsabilità che si celano dietro a stragi come quella di Viareggio, ed è stato "punito" prima dalle Ferrovie, che lo hanno licenziato, ora da un giudice, che ha avallato la logica che vuole i lavoratori con la testa bassa.

Ma Riccardo non l'ha chinata, è andato avanti,

mantenendo il proprio impegno a fianco dei familiari delle vittime. Sta dimostrando che espressioni come Sicurezza e Salute, Dignità e Lotta non sono parole vuote, anche quando per dare loro il giusto senso si viene colpiti in prima persona.

Per questo noi continueremo a sostenere quanti, impegnati in queste sacrosante battaglie, vengono ingiustamente puniti dai datori di lavoro e colpiti da sentenze che ledono il diritto sacrosanto dei cittadini a dare un nome e un volto ai responsabili di stragi che troppe volte restano impunte.

In questo senso, rivolgiamo a TUTTI (ferrovieri e non) un appello, lanciato dallo stesso Riccardo e da noi ripreso, affinché chi voglia manifestare concretamente la propria solidarietà verso di lui, lo faccia iscrivendosi o sottoscrivendo per la Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri.

*LA CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI
STA CON RICCARDO ANTONINI*

SCIOPERARE È GIUSTO

L'80% del personale mobile, macchinisti e capotreno, hanno aderito allo sciopero di 24 ore proclamato da USB, la risposta migliore a tutti quelli che hanno provato con ogni mezzo a sabotarne la riuscita.

Una percentuale altissima che potrebbe essere superiore se dal conteggio togliessimo l'atteggiamento zelante di alcuni quadri e di chi solitamente si offre volontario per effettuare qualche servizio in più.

Il 15 e 16 giugno è stata una bella giornata di lotta, vissuta come una liberazione dalla stragrande maggioranza dei lavoratori.

Liberazione da un turno ed un lavoro che si fa sempre più duro e faticoso;

liberazione dalle prepotenze e dai soprusi aziendali;

liberazione dai sindacalati di professione che sulla nostra pelle mercanteggiano la possibilità di usufruire di distacchi ed AG per affrancarsi da quel lavoro che stanno contribuendo a distruggere.

A tutto questo i lavoratori hanno detto di NO, lottando per difendere i propri diritti e la propria dignità e scegliendo di farlo con



l'USB.

La mobilitazione di CT e PDM non va in ferie. Nei prossimi giorni avvieremo una serie di vertenze legali per il riconoscimento della condotta, del diritto al pasto, della giusta collocazione dei riposi nelle ferie estive.

Allo stesso tempo occorre elaborare una piattaforma rivendicativa che ponga al centro la modifica all'orario di lavoro con la sua riduzione e il riconoscimento di usura e atipicità del lavoro svolto.

In questo percorso non siamo soli, cresce infatti la consapevolezza che occorre un'alternativa sindacale. L'attacco al mondo del lavoro è sotto gli occhi di tutti, come sotto gli occhi di tutti è il ruolo che CGIL, CISL, UIL e cortigiani vari (OrSA, UGL, FAST, etc.), stanno interpretando nel garantire ai padroni carta bianca. Allo stesso tempo sempre più lavoratori, scelgono di non affidare più la loro sorte a questi ciarlatani e li vediamo insieme all'USB in quelle battaglie che ci sono molto più vicine di quanto possiamo pensare.

Il mondo dei trasporti ne è l'esempio più evidente, con lo sciopero nazionale di Venerdì 14 giugno l'USB ha bloccato autobus e aerei, su problematiche molto simili alle nostre: segnali forti quindi, che una alternativa non è solo indispensabile, è possibile.

USB Lavoro Privato Emilia Romagna

DEMANSIONAMENTI E LICENZIAMENTI

Accordi Interconfederali tra sindacato e Confindustria, direttive europee recepite da diverse leggi italiane (in particolare l'art 8 della legge 138/2011 gli accordi sindacali che ha consentito, con specifiche intese nei contratti collettivi di lavoro, sottoscritti a livello aziendale o territoriale, che sembrano arrestarsi solo davanti ai vincoli della Costituzione o da quelli derivanti dalle normative comunitarie e dalle convenzioni internazionali sul Lavoro) stanno regolamentando condizioni di lavoro che i lavoratori non si sarebbero mai aspettati...

Ormai *l'outsourcing* «esternalizzazione» sembra essere a pari passi se non sostituito dal demansionamento del lavoratore, ecco alcune (ultime) sentenze della Corte di Cassazione su questo aspetto del lavoro in virtù di un apparato legislativo costruito ad hoc:

È legittimo il licenziamento se chiude l'unità produttiva e il lavoratore rifiuta di trasferirsi

Corte di Cassazione, sentenza n. 8843 del 11.04.2013

La Corte di Cassazione con la sentenza in esame ha precisato che è legittimo il licenziamento del prestatore che dopo la chiusura dell'unità produttiva si sia rifiutato di proseguire il rapporto di lavoro in altra sede.

Il semplice svuotamento di mansioni non integra il mobbing

Corte di Cassazione, sentenza n. 7985 del 02.04.2013

La Corte di Cassazione con la sentenza in esame ha precisato che per contestare il mobbing non è sufficiente denunciare lo svuotamento delle proprie mansioni ma vanno allegate tutta una serie di condotte vessatorie collegate causalmente.

Per la Corte non è sufficiente la prospettazione di un mero 'svuotamento delle mansioni', occorrendo, ai fini della deduzione del mobbing, anche l'allegazione di una preordinazione finalizzata all'emarginazione del dipendente".

Il Datore non è obbligato a formare i dipendenti anche per altre funzioni al fine di ottemperare all'obbligo di repaceage¹

Corte di Cassazione, sentenza n. 5963 del 11.03.2013

La Corte di Cassazione con la sentenza in esame ha precisato che il datore di lavoro ha il compito di formare i dipendenti per le specifiche funzioni attribuite loro in servizio ma non è obbligato a formarli anche per altre funzioni al fine di ottemperare all'obbligo di repaceage.

Secondo la Cassazione infatti "il datore di lavoro non ha l'obbligo di formazione professionale e di consentire l'eventuale titolo professionale per dipendenti per i quali tale formazione e tale titolo non è previsto o necessario".

"L'obbligo di repaceage - conclude la Corte - va dunque riferito limitatamente alle attitudini ed alla formazione di cui il lavoratore è dotato al momento del licenziamento con esclusione dell'obbligo del datore di lavoro a fornire tale lavoratore di un'ulteriore o diversa formazione per salvaguardare il suo posto di lavoro"

Licenziabile il dipendente demansionato che sospende la prestazione

Corte di Cassazione, sentenza n. 2033 del 29.01.2013

La Corte di Cassazione con la sentenza in esame ha precisato che anche nel caso di dequalificazione il lavoratore non può rendersi totalmente inadempiente sospendendo ogni attività lavorativa, se il datore di lavoro assolve tutti i propri obblighi: pagamento della retribuzione, copertura previdenziale e assicurativa, assicurazione del posto di lavoro.

Per la Cassazione: "L'adibizione a mansioni non rispondenti alla qualifica rivestita può, difatti, consentire al lavoratore di richiedere giudizialmente la riconduzione della prestazione nell'ambito della qualifica di appartenenza, ma non lo autorizza a rifiutarsi aprioristicamente, e senza un eventuale avallo giudiziario che, peraltro, può essergli urgentemente accordato in via cautelare, di eseguire la prestazione lavorativa richiestagli".

Anche in FSI grazie ad accordi sono stati attivati riqualificazioni, passaggi di divisioni-aziende, progetti di risanamento e competitività, polifunzionalità etc... ma a che condizioni?

Carmine Curcio

MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA

La descrizione di quanto sia grave l'operato di quei sindacati che, oltre ad aver firmato quel pessimo contratto con cui i ferrovieri fanno i conti dal 20 luglio scorso, si prodigano nel peggioramento delle condizioni dei lavoratori assecondando ogni richiesta aziendale, è oramai una pratica talmente diffusa che a volte genera sintomi di assuefazione, si potrebbe perciò supporre che è su questa rassegnazione che si fonda la tranquillità con cui questo avviene.

Certo, quei sindacati che condividono le stesse preoccupazioni delle parti datoriali, sanno che questo è un equilibrio sempre più fragile e che potrebbe anche rompersi, non a caso la corsa a blindare le regole della rappresentanza all'interno di quel rapporto deviato che ha addirittura promosso un patto tra produttori, non ha esitato a realizzarsi, ma va detto altresì che tra i ferrovieri, anche se purtroppo non sono i soli, tutto questo sembra ancora lontano.

La percezione di ciò che accade è spesso offuscata da reminiscenze di un passato che non esiste

più, ma che ancora oggi offre l'illusione che, comunque, qualsiasi cosa accada purché si sia scelto di non esporsi, potrà essere risolto da chissà chi.

Questa premessa è indispensabile per valutare cosa stia accadendo in un settore come la manutenzione infrastruttura che sta vivendo uno dei suoi momenti più bui.

Certo, ad una lettura distratta, corroborata dalla disinformazione che i sindacati firmatari hanno offerto, il contratto può risultare molto più aggressivo per alcuni settori, il macchinista ed il viaggiante come al solito, ma anche la manovra che insieme ai manutentori sta conquistando il primo posto nel Guinness della mortalità in ferrovia.

Un abbinamento non forzato quello con le condizioni di sicurezza, perché se per macchinisti e capitreno, manovratori, l'impatto fisico di questo contratto è stato immediato, per la manutenzione il tutto passa attraverso un'operazione di logoramento che sta producendo maggiori danni, ma con un minore impatto.

Infatti, il ruolo di RFI in questa fase è prevalentemente quello di predisporre ad accogliere le macerie di ciò che pian piano viene smantellato (l'esempio di Cargo è il più evidente, ma non il solo), seguendo lo schema tipico che precede la costituzione di una "BAD COMPANY", in Alitalia abbiamo visto com'è andata a finire.

Per applicare questa strategia l'azienda ha delegato al Personale Organizzazione (PO) il compito di forzare la normativa in ogni meandro, imponendo innumerevoli piccole violazioni, che hanno come scopo principale quello di affermare un principio: le regole non esistono più, occorre abnegazione e sostegno ad ogni nuova iattura aziendale, con le conseguenti pressioni ed intimidazioni che quadri (o aspiranti tali) adoperano nei confronti di lavoratori, che vivono oggi, una condizione di sbando che non ha precedenti.

Il PO quindi, come una sorta di SS moderna che può la dove la dirigenza locale non osa spingersi. "Colonnelli" che contano più di "Generali di Fanteria", non c'è modo migliore per descriverli e che hanno trovato in questi sindacati, il loro principale legittimatore.

Se prendiamo ad esempio come queste partite (l'orario di lavoro prima e gli interventi di implementazione della AV poi, nella DTP di Bologna) siano state gestite da questi sindacalisti un po' cialtroni, notiamo che hanno in comune la costante riconferma della determinanza del parere di questi moderni "Pretoriani" a scapito della posizione stessa dei Direttori delle DTP interessate ed il patetico impegno di questi sindacalari nel compiacersi.

Ma in comune purtroppo c'è anche la mancanza di un sussulto forte, che disarcioni l'apatia con cui i manutentori subiscono tutto questo.

Eppure il bilancio è drammatico, non solo per il clima, la perdita di diritti, le umiliazioni subite, rese più evidenti dal fatto (assai triste) che sono sempre meno monetizzate, ma anche perché la contabilità della nostra aspettativa di vita registra una caduta libera che dovrà trovare un nuovo slancio nella capacità di un sindacato come l'USB di offrire una risposta adeguata.

Un mondo complesso quindi, quello della Manutenzione Infrastruttura di RFI, ma che paradossalmente segnerà la reale capacità di porre con forza la questione di una rappresentanza sindacale che sappia essere alternativa ed incisiva.

Alberto Russo

DIFENDIAMONE UNO PER LA SICUREZZA DI TUTTI

11 giugno 2013

Dopo la vergognosa sentenza che ha negato a Riccardo Antonini il reintegro, continuiamo a sostenere i colleghi ingiustamente licenziati.

Sono ormai 2 anni e mezzo che Sandro Giuliani è stato ingiustamente licenziato da quegli stessi dirigenti che stanno mortificando il lavoro dei ferrovieri e la qualità del servizio per i viaggiatori. Dopo la prima sentenza che ha negato il reintegro, l'appello è fissato per il febbraio 2014. È stato negato l'anticipo dell'udienza con la motivazione che i tempi sono stati brevi. Tre anni!

In questo anno e mezzo in cui Sandro non ha potuto disporre nemmeno del modesto sussidio di disoccupazione abbiamo raccolto circa novemila euro (una media quindi di 600 euro al mese) per il nostro compagno di lavoro.

Non è poco in questi tempi di crisi economica, ma vogliamo fare di più, allargando la partecipazione. È un modo per far capire ai dirigenti aziendali che non ci arrendiamo al ricatto e alla paura.

Sappiamo che analoghe iniziative verranno prese anche per Riccardo dopo la vergognosa sentenza del 4 giugno a Lucca.

Ringraziamo la Cassa Di Solidarietà che copre le spese legali dei colleghi licenziati e puniti. Chi volesse partecipare alla raccolta per Sandro può con-

tribuire anche attraverso bonifico intestato a Giuseppe Carroccia, causale contributo per Sandro Giuliani codice iban IT58T0100503220000000024855
c o n f e r m a n d o c o n m a i l a
giuseppecarroccia24@gmail.com

Per ulteriori informazioni Giuseppe Carroccia
335 7400 252

Comitato per il Reintegro di Sandro Giuliani

RAPPRESENTANZA E RAPPRESENTATIVITÀ

Alla luce degli ultimi accordi tra Cgil Cisl Uil e Confindustria, nelle quali i soggetti sindacali unitari e la loro naturale controparte, si sono accordati perché non ci siano altre voci al di fuori delle loro, naturalmente il tutto è infarcito da dichiarazioni sulla bontà e sulla difficoltà di raggiungere questo accordo, che guarda caso giunge nel momento di più basso consenso della triplice, che in questo modo, accordandosi con i padroni blindò il tavolo della trattativa a quei sindacati accondiscendenti che nel corso degli ultimi venti anni hanno contribuito all'erosione dei diritti dei lavoratori, e che disconoscendo ciò che si era ottenuto con i sacrifici dei nostri padri e madri, cioè la legislazione del diritto del lavoro, la legge 300.

Si mettono in questo modo fuori legge... bisognerebbe a questo punto mettere una taglia... "Wanted ricercasi legalità!".

Ora naturalmente per non restare fuori legge, tramite la lobby costituita con Confindustria, stanno cercando di avere il varo di una legge che recepisca l'idea di questo accordo, cioè togliere di mezzo le voci dissonanti e contestatrici.

Ma voi vi chiederete, cosa conterrà di scandaloso quest'accordo?

A parte il fatto che la misurazione della rappresentatività è dato all'INPS sulla base delle trattative sindacali sulla busta paga...

Come farà a conteggiare l'iscrizione a quei sindacati che non essendo riconosciuti dalle aziende, non hanno la trattenuta in busta paga ma la cessione di credito, quando va bene...

A parte il fatto di conteggiare i voti presi alle elezioni RSU, ma se poi fai delle regole per la partecipazione talmente indigeste da non permettere nemmeno la presa in considerazione di un eventuale partecipazione...

A parte il fatto che limita la partecipazione alla misurazione delle sole confederazioni firmatarie

dell'accordo e quindi alla sottoscrizione dell'accordo interconfederale, ma non solo, perché la sottoscrizione ti vincola agli accordi contrattuali anche se non li hai sottoscritti...

A parte il fatto che limitano anzi impediscono la formazione di RSA dove si costituiscono le RSU...

A parte il fatto che limitano la libertà personale della RSU, imponendo la sostituzione se si dovesse cambiare sindacato o non aderire più al sindacato nelle cui fila è stato eletto, in barba al principio che l'eletto deve rispondere delle sue azioni al suo elettorato e non a chi l'ha messo in lista...

Se queste perplessità non vi sembrano sufficienti per avere dei dubbi sulla bontà di questa intesa, aggiungo alcune altre perplessità che mi soggiungono, per esempio sul continuo restringimento del diritto di sciopero da parte della commissione di garanzia che agisce con continue prescrizioni sulla legge 146 limitando sempre più la possibilità di protestare da parte dei lavoratori sui continui soprusi che subisce da parte dei datori di lavoro.

Altre perplessità mi soggiungono anche sul regolamento per le elezioni delle RSU, del quale, leggendolo, non si capisce se le elezioni dei rappresentanti dei lavoratori, serva ai lavoratori per poter esprimere il loro punto di vista e quindi rappresentare il loro pensiero sul tavolo di trattativa oppure se serva alle organizzazioni sindacali per esprimere la loro supremazia sullo sviluppo delle coscienze dei lavoratori.

Da come è stato impostato dagli estensori pare più asservito alla seconda ipotesi, visto che limita la partecipazione ai soli sottoscrittori dei vari accordi di autoregolamentazione e regolazione delle controversie e impone agli altri la sottoscrizione dei medesimi, e il rispetto di ciò che è stato sottoscritto per poter partecipare alle elezioni senza tener conto minimamente delle cosiddette opposizioni, se tale regolamento deve servire per regolare la vita democratica dei vari soggetti in gioco, mi pare strano che essa venga estesa da una sola parte senza neanche sentire le altre parti, anzi possibilmente cambiando in peggio nel merito delle osservazioni fatte onde restringere e magari annullare del tutto le differenti opinioni per poter essere più liberi di fare inciuci con la controparte in maniera da asservire tutti i lavoratori al pensiero unico della produttività e del profitto.

Nel recente congresso USB tenuto a Monte Silvano il 7, 8 e 9 giugno, al quale mi fregio di aver partecipato, si è discusso ampiamente senza però giungere a una conclusione, le domande poste sono principalmente due, sottostare ai dictat della triplice e sottoscrivere l'accordo anche noi per po-

ter partecipare alle elezioni o mandarli a cagare e continuare la battaglia o il conflitto fuori dai canali istituzionali, cominciando, magari impugnando gli accordi davanti alla magistratura anche alla corte europea dei diritti civili, per palese antidemocraticità degli accordi che, secondo me, non potranno mai diventare legge, per palese incostituzionalità, che violano gli articoli della costituzione riguardanti la rappresentanza...

C.S. Marcello Iacovella

PENSIONI E... FERROVIERI

È veramente questione di età pensionabile?

La riforma delle pensioni in Italia è stata scritta dopo:

1. la lettera della BCE del 5 agosto 2011 al primo ministro italiano su «C'è l'esigenza di misure significative per accrescere il potenziale di crescita» (...) È possibile intervenire ulteriormente nel sistema pensionistico, rendendo più rigorosi i criteri di idoneità per le pensioni di anzianità e riportando l'età del ritiro delle donne nel settore privato rapidamente in linea con quella stabilita per il settore pubblico, così ottenendo dei risparmi già nel 2012. Inoltre, il Governo dovrebbe valutare una riduzione significativa dei costi del pubblico impiego, rafforzando le regole per il turnover (il ricambio, ndr) e, se necessario, riducendo gli stipendi.

2. il libro bianco della COMMISSIONE EUROPEA Bruxelles del 16.2.2012 COM(2012) 55 final LIBRO BIANCO un'agenda dedicata a pensioni adeguate, sicure e sostenibili.

Il giorno 11 giugno 2013 i sindacati CGIL, CISL, UIL, SMA, UGL chiedono un'audizione ai presidenti della Commissione Lavoro Senato (Sacconi) e Camera (Damiano), una lettera che ricalca cambiando/invertendo poche parole il testo dell'interrogazione parlamentare C. 5103 di Damiano del 29 marzo 2012 che a sua volta nel merito l'aveva rivolta al governo Monti. Un passaggio ben orchestrato un perfetto specchietto delle allodole per i cittadini e lavoratori. La Fornero l'anno scorso rispose a Damiano e spiegò l'impossibilità al momento di qualche aggiustamento, le OOSS restarono in silenzio e Damiano pensò di rinviare tutto. Dopo l'assemblea indetta della rivista dei macchinisti di Ancora in Marcia sul tema pensioni nello

stesso giorno guarda caso le OOSS si ricompiono sul tema con una lettera di richiesta audizione alla Commissione Lavoro nascondendo però che il CCNL da loro firmato dopo lo scempio delle pensioni ha aumentato il numero degli esuberanti e aggravato le condizioni di lavoro: la prestazione di notte portata a 8 ore; le ferie estive continuative da 18 a 15 giorni; Polifunzionale e agente solo; 38 settimanali, che creano migliaia di esuberanti, pur sapendo che altri addetti ai lavori avevano già stralciato lo scivolamento decennale, i lavori usuranti, riformulato l'art. 18, approvavano il demansionamento ecc. (le stesse OOSS salvo qualche lettera non hanno messo in campo nemmeno una minima opposizione)... e domani? Siamo sicuri che difenderanno la nostra azienda FSI il nostro posto di lavoro? Altro che l'aspettata pensione! Oggi già si parla spezzettare l' Holding FSI: mentre in altre nazioni vi sono diverse opposizioni a questo nel nostro Paese si resta in silenzio.

Importante ricordarsi il passaggio della Troika che ha reclamato (come di fatto è successo) di cambiare grazie ai soggiogati Parlamentari e all'insaputa del «Popolo sovrano Italiano» l'art. 81 della nostra Costituzione, di sottoscrivere il MES ed altro. Chi ha reclamato? Forse non erano ben chiare le conseguenze? Tutte le raccomandazioni che i governi stanno ricevendo sono le uniche «necessarie» per salvare la propria Patria ed i propri cittadini?

Detto questo se si vuol cambiare le pensioni è meglio inviare gli emendamenti direttamente alla commissione europea e poi si vedrà!

È consigliabile dire ai Parlamentari e alle OOSS (anche l'In Marcia) di fare una raccomandata con ricevuta di ritorno a Barroso, Herman Van Rompuy e Troika, personaggi non eletti da cittadini europei, al più presto ed aspettare una risposta. Attenzione è bene tenere presente che le condizioni impartite al popolo greco partono dagli stessi su indicati personaggi che dovrebbero poi darci una risposta su pensioni!

Carmino Curcio

Intanto un esempio di una bacchettata della Corte di Giustizia Europea... da ragione per l'innalzamento dell'età pensionabile... «se un governo decide di ridurre l'età pensionabile per un gruppo di persone e non per altri, è necessaria una giustificazione oggettiva e proporzionata».

Vietare ai piloti di linea di esercitare la loro attività dopo i 60 anni

Corte di giustizia dell'Unione europea COMUNICATO STAMPA n. 88/11

Lussemburgo, 13 settembre 2011 Sentenza nella causa C-447/09 Reinhard Prigge, Michael Fromm e Volker Lambach/Deutsche Lufthansa AG

Vietare ai piloti di linea di esercitare la loro attività dopo i 60 anni costituisce una discriminazione fondata sull'età

Benché il diritto di esercitare tale attività possa essere limitato a partire da questa età, il divieto totale va oltre quanto necessario per garantire la protezione della sicurezza aerea

La direttiva sulla parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro vieta nel mondo del lavoro qualsiasi disparità di trattamento legata all'età non debitamente giustificata. Tuttavia, nell'attuare tale direttiva, gli Stati membri possono stabilire che una differenza di trattamento basata sulle capacità fisiche dei lavoratori, legate all'età, non costituisce discriminazione ove il possesso di tali capacità sia un requisito essenziale e determinante per lo svolgimento di un'attività lavorativa. Parimenti, la direttiva non osta a che gli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per assicurare il mantenimento della sicurezza pubblica. Gli Stati membri possono affidare alle parti sociali l'attuazione della direttiva.

La normativa internazionale e quella tedesca prevedono che, tra i 60 e i 64 anni, un pilota d'aereo possa continuare ad esercitare la sua attività solo qualora sia membro di un equipaggio composto da diversi piloti e gli altri piloti abbiano meno di 60 anni. Tali normative vietano comunque ai piloti di esercitare la loro attività oltre i 65 anni di età.

Il contratto collettivo applicabile al personale di bordo della compagnia aerea tedesca Deutsche Lufthansa? riconosciuto dal diritto tedesco? vieta ai piloti di esercitare la loro attività dopo i 60 anni.

I sig.ri Prigge, Fromm e Lambach sono stati impiegati per diversi anni presso la Deutsche Lufthansa come piloti e successivamente come comandanti di bordo. Al compimento dei 60 anni, i loro contratti di lavoro sono terminati automaticamente, in conformità al contratto collettivo. Ritenendosi vittime di una discriminazione fondata sull'età, vietata dalla direttiva, hanno adito i giudici tedeschi affinché constatassero che i loro rapporti di lavoro con la Deutsche Lufthansa non erano terminati al compimento dei 60 anni e ordinassero il proseguimento dei loro contratti di lavoro.

Il Bundesarbeitsgericht (giudice federale del lavoro, Germania) chiede alla Corte di giustizia se un contratto collettivo che prevede un limite di età di 60 anni per i piloti di linea allo scopo di garantire la sicurezza aerea sia compatibile con il diritto

dell'Unione.

La Corte ricorda, innanzitutto, che i contratti collettivi conclusi con le parti sociali devono osservare, allo stesso modo dei diritti nazionali degli Stati membri, il principio di non discriminazione in base all'età, riconosciuto come principio generale del diritto dell'Unione e che trova espressione concreta nella direttiva nel settore dell'occupazione e delle condizioni di lavoro.

La Corte constata poi che la limitazione della possibilità per i piloti di esercitare la loro professione a 60 anni persegue la finalità di garantire la sicurezza dei passeggeri e degli abitanti delle regioni sorvolate nonché la sicurezza e la salute dei piloti stessi? finalità idonea a giustificare una Tuttavia, la Corte rileva che la normativa internazionale e quella tedesca hanno considerato che non fosse necessario vietare del tutto ai piloti di esercitare la loro professione dopo i 60 anni, ma che bastasse limitare tale esercizio. La Corte afferma dunque che il divieto di pilotare dopo tale età, previsto dal contratto collettivo, non è una misura necessaria alla protezione della sicurezza pubblica e della salute.

La Corte constata peraltro che il fatto di possedere capacità fisiche particolari può essere considerato come un requisito professionale essenziale e determinante per esercitare la professione di pilota di linea e che il possesso di tali capacità è legato all'età. Tale requisito diretto a garantire la sicurezza del traffico aereo persegue una finalità legittima idonea a giustificare una differenza di trattamento fondata sull'età.

Tuttavia, una tale differenza di trattamento può essere giustificata solo in circostanze molto limitate. A tal riguardo, la Corte osserva che le autorità internazionali e tedesche considerano che, sino a 65 anni, i piloti dispongano delle capacità fisiche richieste per pilotare, anche se, tra i 60 e 65 anni, essi possono esercitare solo in quanto membri di un equipaggio in cui gli altri piloti abbiano meno di 60 anni. Invece, le parti sociali della Deutsche Lufthansa hanno fissato a 60 anni l'età limite a partire dalla quale i piloti di linea sarebbero considerati come non più in possesso delle capacità fisiche per esercitare la loro attività lavorativa.

Ciò considerato, la Corte risponde che l'età limite di 60 anni, imposta dalle parti sociali per poter pilotare un aereo di linea, costituisce un requisito sproporzionato alla luce della normativa internazionale e di quella tedesca, che hanno fissato tale età limite a 65 anni.

FERROVIERI LIBERI E PENSANTI

Siamo un gruppo di ferrovieri stanchi, delusi e in totale dissenso nei confronti dei sindacati ai quali eravamo iscritti. Crediamo tuttavia di essere ancora LIBERI... e di poter cambiare le cose semplicemente con la nostra voglia di fare, semplicemente non arrendendoci. Il nostro sacrificio quotidiano, nel portare a destino treni fatiscenti, tra le mille difficoltà organizzative che questa azienda e i "suoi" sindacati non hanno mai provato a risolvere, viene ripagato con assurde minacce e accuse: "siamo venuti a conoscenza che..."

Ad ogni cambio turno l'azienda si sente in diritto di sequestrare il nostro tempo libero e la nostra vita familiare con una gestione della turnazione per la quale siamo semplici numeri sullo schermo di un computer, non più persone. Gli ultimi turni sono un'ulteriore prova: nuovi aumenti dei carichi di lavoro, riduzione delle ore di riposo, fino al tentativo di far passare l'equipaggio variabile per il personale di macchina. Siamo arrivati all'assurdità di avere il personale dei depositi periferici, come Benevento e Avellino, senza turno, trattati come "esuberanti", nel mentre si comandano quotidianamente doppie, triple ed intervalli lavorati a Napoli. Per il personale di manovra si è passati da 34 a 38 ore settimanali, senza che vi sia stata alcuna innovazione tecnologica: in un'azienda che si vanta di essere leader europeo per innovazione nei sistemi di sicurezza e controllo della circolazione, il nostro compagno, il manovratore Francesco Zannella, è stato ucciso sul lavoro esattamente come avveniva nell'800. La sua morte non ci sarebbe stata, se gli scaldasedie che gestiscono le Ferrovie dello Stato investissero di più sulla sicurezza e meno nei propri lauti compensi e gratifiche manageriali.

Ci sono ben SEI sindacati in ferrovia: tutti e sei hanno accettato questa situazione firmando qualsiasi pezzo di carta che l'azienda sottoponeva loro in questi anni. Ci sono state promozioni, carriere, favori mentre noi lavoratori siamo stati merce di scambio al mercato delle vacche della casta aziendale-sindacale. Questa è la situazione che ci spinge ad impegnarci su un progetto difficile ed ambizioso ma, a nostro avviso, necessario: ricostruire il sindacato dei lavoratori nella nostra azienda. L'Unione Sindacale di Base è una confederazione che in tanti settori del mondo del lavoro, trasporti inclusi, si sta impegnando nella costruzione di un

sindacato di classe, conflittuale ed indipendente. Riteniamo che con questa organizzazione avremo la possibilità di fare sindacato in modo democratico, liberi da condizionamenti esterni, con la certezza di avere noi lavoratori, sempre e comunque, l'ultima parola su tutte le decisioni importanti.

Vorremmo sottoporre a tutti i colleghi i seguenti punti:

1. Nonostante firmino di continuo accordi a perdere, i sindacati gialli non riescono a far rispettare nemmeno quelli: nostro obiettivo deve essere quello di far rispettare all'azienda gli impegni sottoscritti, primo tra tutti la cessazione delle interpretazioni unilaterali sui concetti di condotta/scorta, posizionamento delle pause, ed il continuo stravolgimento della normativa vigente.

2. Abolire IVU: Affrontarlo frontalmente e farlo saltare perché IVU significa organizzazione del lavoro completamente nelle mani dell'azienda, cioè la tua vita nelle mani del padrone. I sindacati-casta rivendicano aggiustamenti e modifiche che la dirigenza puntualmente disattende. Per noi, l'unico IVU buono e l'IVU morto. Ritorniamo ai turni collettivi contrattati dai lavoratori.

3. Sensibilizzazione ed informativa costante al personale per quanto riguarda le tematiche ferroviarie e del mondo del lavoro, le trattative e le attività di RSU ed RLS, ad esempio usando lo strumento dei social network, oppure delle mailing list.

4. Azioni legali, da parte del sindacato, nei confronti dei dirigenti che mandano le contestazioni disciplinari con la dicitura "siamo venuti a conoscenza" ed azioni legali a difesa dei colleghi che subiscono tali contestazioni.

5. Presentazione alle prossime elezioni per il rinnovo delle RSU e RLS. I sindacati della casta, insieme a Confindustria, hanno appena firmato un accordo sulla rappresentanza: così come i parlamentari vengono NOMINATI da quei comitati d'affari che sono i partiti politici, così i rappresentanti dei lavoratori verranno NOMINATI dalle segreterie dei sindacati: perché questi "sindacalai" hanno paura della scelta libera dei lavoratori?

6. PENSIONI: a guidare i treni a 70 anni ci vada la Fornero, noi vogliamo stare alla bocciofila oppure coi nipotini al parco. Ripristino della normativa del Fondo speciale FS, 58 anni bastano e avanzano. Ripristino degli anni di scivolamento.

Noi diciamo: "Mai più merce di scambio, mai più le nostre ossa dovranno servire alla scalata di qualcuno, mai più i nostri affetti personali dovranno venire dopo il lavoro" Sappiamo che è un programma ambizioso. Ma piangerci addosso e limi-

tarci a criticare non serve. Invitiamo pertanto tutti coloro che condividono questi punti ad unirsi a noi per poter iniziare a discutere e a lavorare insieme a creare il sindacato che serve ai lavoratori.

Coordinamento Ferrovieri Campania

PASSEGGIATA LUNGO LINEA

Una passeggiata, non proprio di salute

Linea Grosseto Principale, tratta Roma Tuscolana - Roma Ostiense, circa tre chilometri di doppio binario su cui viaggiano treni locali, frecce e merci; a tutte le ore. Una linea ferroviaria è un ambiente ibrido in cui convivono elementi della natura e acciaio, una dimensione a metà tra il bucolico e l'industriale dove tra i congegni di automatismo degli scambi e le rotaie posate nell'alveo delle scarpate continua in un certo qual modo la vita animale e vegetale. La prima cosa in cui s'imbatte il solitario manutentore che si avvia per la visita linea a piedi partendo dalla stazione di Roma Tuscolana, di questo periodo estivo, è un rigoglioso intrigo di vegetazione che gli intralcia lo stradello su cui dovrebbe camminare in sicurezza rispetto alla circolazione dei treni. Di questo primo problema prende subito nota e, con la difficoltà di chi deve aprirsi un sentiero in una piccola selva, si decide a proseguire per il controllo dell'infrastruttura ferroviaria. Il manutentore, a questo punto, inveendo mentalmente contro i responsabili del degrado in cui sta scivolando la "sua" ferrovia, ma conscio della propria responsabilità per la sicurezza e la regolarità della circolazione, predispone una sorta di partizione del cervello in modo tale che può, allo stesso tempo, porre attenzione al binario al suo fianco e a dove mette i piedi cercando così di non farsi avvinghiare le gambe dall'intrigo vegetale. Essendo in servizio da anni presso l'impianto di Roma Tuscolana il manutentore sa che sul dissestato stradello di quella tratta, occultate tra quei rovi, oltre a qualche serpe e lucertola, si trovano delle micidiali buche dove un tempo alloggiavano pali per l'elettificazione della linea e lasciate incurantemente lì, malgrado mille segnalazioni e qualche infortunio intercorso, una volta che questi sono stati spostati. Sa pure, il manutentore, che in anni e anni di attività manutentiva al binario quella tratta è disseminata di residui di lavorazione (pezzi di rotaia, di traversa, di cavo, e altro...) lasciati in loco perlopiù

dalle ditte private che per quanto veloci sono al lavoro altrettanto lo sono a sparire appena stretto l'ultimo bullone (a volte anche solo il penultimo). Dunque avanzando in questa selva di piante, ferro e buche il nostro, con la parte di cervello non adibita al controllo di sicurezza del suo percorso, non all'attenzione verso il binario di cui pressappoco conosce pregi e difetti e del quale cerca di non farsi sfuggire eventuali anomalie, sviluppa la sua muta invettiva contro i responsabili del degrado della sua condizione di lavoro. Da qualche tempo al manutentore dell'impianto di Roma Tuscolana, durante le solite visite alla linea, balza all'occhio uno strano albero posto nelle vicinanze del segnale d'ingresso alla stazione; di giorno in giorno sui rami di questo albero "crescono" bottigliette di plastica piene di un liquido giallastro, e con il passare del tempo, di queste bottigliette così riempite se ne cominciano a vedere anche sul binario stesso; in breve se contano decine. Un giorno di questi il nostro, durante la solita visita linea, s'imbatte nel signore che coltiva un'orticello a fianco della ferrovia che dalla sua parte gli fa: "mi scusi, lei è un ferroviere?", "certo che sì!" risponde il nostro, e il signore: "potrebbe dire gentilmente ai suoi colleghi macchinisti che la smettano di gettare nel mio orto queste bottigliette?" ; "...ma di che si tratta, perché dice così dei miei colleghi macchinisti" risponde il manutentore, "si tratta de' ste' bottijette piene de' piscia..." interviene un'anziana signora che si è materializzata a fianco del signore nell'orto e continua "...non vede quante sono? Le abbiamo prima appese all'albero per vedere se capivano ma adesso sono troppe e le buttiamo direttamente sul binario: ma come, sti' treni tutti belli rossi non ce l'hanno un bagno?". Il manutentore a questo punto capisce tutto, si ricorda della recente battaglia dei colleghi macchinisti contro l'introduzione dell'agente solo in macchina, di come adesso il macchinista solo, magari ultracinquantenne partendo da Milano tira fino a Roma senza soste e con la prostata che non è più quella dei bei tempi. E con la parte di cervello non adibita alle scuse che sta porgendo alla signora e al suo compagno d'orto il manutentore riattizza la sua muta invettiva contro gli artefici di questa politica dei tagli al costo del lavoro che piano piano è arrivata a mettere in discussione anche la dignità fisiologica dei lavoratori. E mentre si allontana un po' mortificato ma più che altro incazzato nero, gli viene in mente che sarebbe sano e giusto raccogliere tutte quelle bottigliette e andare svuotarle negli uffici degli alti papaveri aziendali e soprattutto nelle sedi di quei sindacalisti che da anni, anziché occuparsi della

tutela dei lavoratori, si fanno portavoce delle più nefande politiche aziendali. Ma poi, con la parte di cervello adibita al controllo del binario, pensa che dovrà, più semplicemente, scrivere nel suo rapporto di visita linea: "tratto di massicciata in prossimità del segnale d'ingresso della stazione Tuscolana fortemente inquinato da decine di bottigliette contenenti urina, presumibilmente umana (sic et simpliciter)".

LE SIRENE DI VIAREGGIO

Ogni 29 giugno da quattro anni, per tutta la giornata, sul lungomare versiliano il canto delle sirene che aiuta a non dimenticare sono i fischi che i macchinisti di tutti i treni, passanti sul punto dove deragliò il merci, fanno suonare per testimoniare una solidarietà inalterabile tra ferrovieri e cittadini colpiti da una dei più gravi disastri ferroviari di tutti i tempi.

Una bomba di gas che ha incenerito 32 vite umane, devastando centinaia di esistenze, colpendo al cuore una intera città, una intera provincia rappresentata nel corteo di diecimila persone che ha per oltre tre chilometri attraversato la città, dai sindaci e dai gonfaloni di tutti i comuni.

Con loro hanno sfilato tra gli altri i Ferrovieri per la sicurezza che portavano bare di cartone con i nomi dei loro compagni di lavoro morti in servizio, le RSU delle fabbriche, la Filt Cgil e i sindacati di base, le associazioni dei donatori, Libera, le donne del centro antiviolenza.

Quest'anno le iniziative organizzate per chiedere verità, giustizia e sicurezza sul lavoro sono state molteplici, difficile raccontarle tutte.

L'assemblea 29 giugno dei familiari delle vittime e l'associazione "Il mondo che vorrei" hanno voluto e saputo mettere in relazione tra loro i familiari di altre stragi che aspettano giustizia. Tra le altre la Thyssen Krupp, l'istituto Salvemini di Casalecchio di Reno, il traghetto Moby Prince dove bruciarono 140 persone, la scuola San Giuliano di Puglia dove morirono 27 bimbi e la loro maestra per il crollo del soffitto.

Il padre di uno di loro, Antonio Morelli, intervenuto durante la celebrazione ha usato parole durissime per la totale assenza dei rappresentanti del governo.

Lo striscione con le foto delle vittime che chiede verità e giustizia in questi anni è stato portato in

tutte le situazioni in cui bisognava ribadire la volontà a fare di tutto per impedire che disastri del genere si ripetano: sono stati all'Aquila e pochi mesi fa a Genova.

È grazie alla loro iniziativa continua e determinata se il governo Berlusconi è stato costretto a ritirare il provvedimento sul processo breve, che di fatto avrebbe mandato in prescrizione i più importanti processi per strage. È durante quelle giornate davanti al Parlamento che si sono determinate relazioni che hanno consentito di scambiare esperienze e competenze costruite con una serietà pari solo al dolore inesprimibile per la perdita dei propri cari.

Nella sala della Croce Verde, dove campeggia una foto del suo presidente recentemente scomparso il nostro compagno Milziade Caprili, in una affollata assemblea si è fatto il punto della situazione, sia rispetto all'andamento dei processi, che alle iniziative legislative e ai provvedimenti economici utili a mettere in sicurezza il nostro paese.

Anche le istituzioni locali, con il nuovo sindaco si sono fatti promotori di una iniziativa per fare di Viareggio la sede permanente di un osservatorio europeo per il trasporto delle merci pericolose.

Tutto l'associazionismo tradizionalmente forte e articolato nella provincia si è impegnato in iniziative per ricordare la strage: dalla ciclo pedalata organizzata insieme alla comunità di Cardoso nell'alta Versilia dove nel 1996 un'alluvione provocò morte e distruzione, alla assistenza e accoglienza dei partecipanti al corteo serale, all'organizzazione dello spettacolo finale che si è concluso proprio alle 23,50, con qualche minuto di ritardo sul previsto per l'interruzione dei frequenti applausi che scoppiavano al passaggio dei treni e per la straordinaria bravura dell'artista Elisabetta Salvatori e del musicista Matteo Ceramelli.

Lo spettacolo intitolato "Non c'è mai silenzio" scritto con l'aiuto delle testimonianze dei familiari e dei protagonisti di questa battaglia per la verità come Riccardo Antonini, figlio di un comandante partigiano e licenziato dal Gruppo FS, è stato una narrazione orale straordinaria della vita in via Ponchielli, dove abitavano o passavano la maggioranza delle vittime. Ciascuna di loro è stata restituita nella narrazione con una forza che solo la semplicità (un colpo di campanello) della grande arte e del duro lavoro di scavo e ricerca sa ottenere.

Indescrivibile, pertanto, la bellezza del testo e la bravura della narratrice (forse dopo via del Corno di Pratolini, da oggi la narrativa italiana avrà anche via Ponchielli di Elisabetta Salvatori), se non con la commozione palpabile sui volti e i corpi del-

le migliaia di spettatori che in piedi sul piazzale e sul cavalcavia sono di fatto stati coprotagonisti non solo di un evento culturale, ma di un vero e proprio rito civile.

Il cui significato è tutto nelle parole ferme e dolci insieme di Daniela Rombi, la presidente de Il Mondo che vorrei: "non tutto è in vendita, noi non molleremo mai".

Giuseppe Carroccia
già pubblicato su *Liberazione*:
<http://goo.gl/BUKdn>

APPELLO PER IL REINTEGRO DI PINO LAROBINA

Chi è Giuseppe Larobina, detto Pino?

La storia di Pino Larobina è quella di una persona e di un operaio, per 19 anni RSU/RLS attraverso il voto degli operai della Kuehne Nagel (ex IVECO) di Torino, che ha fatto della difesa dei diritti e della dignità degli operai dentro e fuori la fabbrica la sua ragione di vita attraverso la lotta quotidiana con l'Unione Sindacale di Base (USB) della quale è dirigente.

Si tratta di un impegno quotidiano di un operaio che lotta, e continuerà a farlo, in difesa dei lavoratori, dei precari, dei senza casa, degli studenti, dei cassaintegrati, degli studenti, migranti e rifugiati e per la tutela dell'ambiente con convinzione e determinazione.

Quindi una storia di lotta insieme e con l'USB e con i lavoratori. In particolare opponendosi alle politiche della concertazione che hanno portato all'accordo becero tra Confindustria, CGIL, CISL, UIL e UGL contro la democrazia sui luoghi di lavoro e il diritto di sciopero. Diritti da sempre sanciti dalla costituzione e oggi violati.

Cosa succede alla Kuehne Nagel (ex IVECO) di Torino?

In questa azienda, dopo alcuni cambiamenti ai vertici si è creato un clima molto difficile per i lavoratori, in quanto è iniziato un'improvviso incedimento disciplinare verso le maestranze. L'azienda ha posto in essere unilateralmente un codice disciplinare aziendale molto rigido, nel quale è previsto il divieto di ogni piccola libertà dei lavoratori.

Il clima interno allo stabilimento è diventato simile, se non peggiore, a quello che si respirava nelle fabbriche negli anni 50, dove i superiori gerarchici sono diventati autentici "agenti di custodia".

Ciò ha prodotto immediatamente innumerevoli richiami e sanzioni disciplinari a danno di chiunque osasse, anche in piccola misura, contestare tale disciplina ferrea da caserma.

Ovviamente, i lavoratori colpiti da sanzioni si sono rivolti ai loro rappresentanti sindacali, come è naturale in questi casi, e in particolare a Pino Larobina che da sempre è stato al fianco dei lavoratori per difenderne i diritti.

A questo punto, dopo scioperi dichiarati per protesta, richieste di visite ispettive per verificare se le condizioni di lavoro fossero in linea con le normative vigenti e comunque per tentare di tutelare i lavoratori, sia dal punto di vista della sicurezza (Pino è RSU/RLS) E SIA DAL PUNTO DI VISTA DELLA TUTELA DELLA DIGNITÀ DEI LAVORATORI, LA VENDETTA DELL'AZIENDA È ARRIVATA PUNTUALE E MICIDIALE NEL RISULTATO FINALE.

Fatto oggetto egli stesso di numerose procedure disciplinari, tutte per futili se non inesistenti motivi (cosa peraltro tutt'altro che nuova nel suo caso, purtroppo) e mai per ragioni di rendimento sul lavoro Pino Larobina è stato fatto pedinare per ben 35 giorni DA UN'AGENZIA INVESTIGATIVA, fuori dalla fabbrica, nella sua vita privata e senza motivo alcuno visto che conduce una vita del tutto irreprensibile sotto ogni punto di vista e, non avendo trovato nulla su cui appigliarsi, è stato comunque licenziato per un supposto "grave nocumento creato all'immagine dell'azienda" in quanto era stata denunciata alla magistratura, allo Spresal e agli organi di stampa. Ora alla Kuehne Nagel vige un'autentico clima di terrore.

Noi, insieme ai compagni di lavoro, ai delegati, al sindacalismo conflittuale, ai movimenti sociali, cassaintegrati, pensionati, ai disoccupati, migranti, studenti, rifugiati, le famiglie e tutte le forze sociali non ci arrenderemo fino al reintegro immediato di Giuseppe!

Confederazione USB



CONCLUSO IL CONGRESSO USB

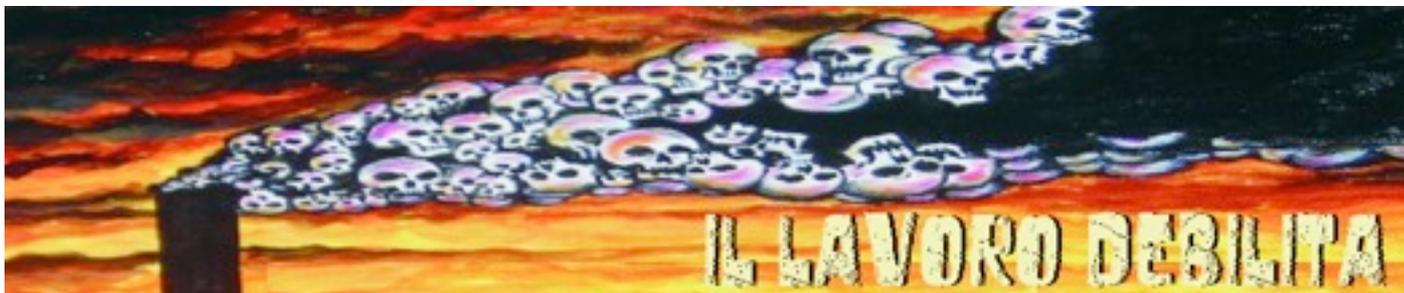
Si è conclusa il 9 giugno a Montesilvano (PE) la tre giorni del primo congresso nazionale dell'Unione Sindacale di Base, che ha visto la partecipazione di 420 delegati di tutti i settori del mondo del lavoro e la presenza di numerosi ospiti, italiani ed internazionali.

Info su: <http://congresso2013.usb.it>



RECENSIONI

Questa volta vogliamo offrirvi la recensione di un blog che si occupa di sicurezza sul lavoro, e per farlo abbiamo lasciato la parola alla presentazione che la stessa autrice, Alexik ci offre...



“Per un periodo della mia vita ho avuto il privilegio di entrare nelle fabbriche emiliane e analizzarne i rischi. Privilegio di entrarci, perché per tutti i non addetti ai lavori si tratta di un mondo a parte, una fitta galassia di mini-imprese impermeabile alle intrusioni aliene (tipo sindacalisti, ispettori dell’ASL, e simili). Privilegio doppio, visto che dopo esserci entrata potevo anche uscirne, magari incazzata, però viva, intera e in salute, sollevata dal pensiero di poter tornare indietro dalla terra di nessuno...

Perché è tale la nebulosa dei circa 5 milioni di aziende italiane sotto i 16 dipendenti (il 97% del totale delle imprese), la cui espansione, negli ultimi 40 anni, ha rappresentato la modalità di scomposizione della grande fabbrica sul territorio...

Qui lo Statuto dei Lavoratori non è mai esistito, e non è mai entrato nessun sindacato (complice o conflittuale che sia). Oh, certo ... ci sono i Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza (RLS). Peccato che alla prima docenza al corso per gli RLS nelle aziende artigiane ti accorgi che più di metà della classe è formata da figli dei proprietari, assunti in ditta come dipendenti... Ne ricordo una di questi RLS, moglie di un socio di una metalmeccanica, che mi richiamò incazzatissima durante un corso ai suoi operai, perché non avrei mai dovuto permettermi di dire al saldatore che gli ossidi di manganese possono far venire il Parkinson, “ché il ragazzo è impressionabile perché sua madre è malata di quella malattia lì”. Ricordo anche l’incredulità di un gruppo di operai africani quando gli spiegai che dalle carte aziendali risultava come loro rappresentante il capo reparto, socio e cognato del padrone, lo stesso che li comandava urlandogli “teste di cazzo” e “beduini di merda”. È stato quantomeno singolare andare a spiegare la 626 e,

in seguito, il decreto 81/08, in posti dove non vengono rispettate nemmeno le leggi sulla sicurezza degli anni ‘50. Se escludiamo le macchine a controllo numerico, che se apri il portellone ti fanno il bagno di lubrorefrigerante, trovare le protezioni su un tornio o su una fresa era una rara eccezione che generava stupore e piacevole sorpresa.

E poi ... organi di trasmissione scoperti e a portata di piede, parapetti rimossi, eternit che si sgretola sui tetti, sporczia e rumore assordante. L’inverno è freddo e umido nei capannoni, mentre d’estate le zanzare ti massacrano e il caldo è soffocante. Anche solo il clima rende gravoso vivere là dentro per 40 ore e più alla settimana. In qualsiasi stagione, la fabbrica la senti dall’odore, a volte con una nausea leggera che sa di olio sintetico e metallo, a volte con un pugno di gomma bruciata che ti stringe lo stomaco.

Ho sentito raccontare gravidanze passate a saldare i cablaggi a piombo (prima che vietassero il Pb nei circuiti), o a spalmare tinture alla fenilendiammina fino al settimo mese.

Ho visto ragazzi spaventati dal dover stare per ore al trapano sotto una pioggia di trucioli di acciaio, con un ritmo infernale, tenendo il pezzo con le mani. Ho visto gente lavorare con le cisti sinoviali sui polsi, altri coperti dalla testa ai piedi di polvere di gomma, altri toccare sostanze R40 a mani nude, altre condannate a mansioni ripetitive al limite dell’alienazione. Tanti a respirare merda senza aspiratori: solventi delle colle, fumi di saldatura, passivanti al cromo, nebbie oleose, prodotti di vulcanizzazione.

A questa gente, che vive gran parte della vita dentro aree artigianali progettate per escludere ogni possibilità di bellezza, dedico... “IL LAVORO DEBILITA”.

<http://illavorodebilita.wordpress.com>

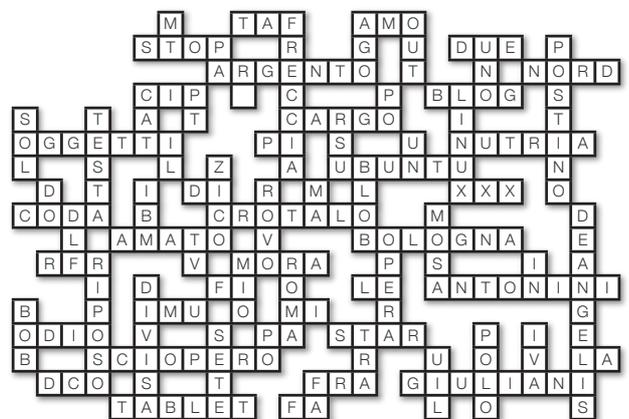


Accordo UE su interoperabilità ferrovie

Il Consiglio dei ministri dei Trasporti europei ha adottato un "approccio generale" alla proposta di Bruxelles sulle nuove regole che verranno presto introdotte in Europa sulla interoperabilità ferroviaria. Questo nuovo pacchetto di misure è basato su un'autorizzazione unica a livello comunitario per i veicoli ferroviari che rafforzerà il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea. La Commissione europea ha accolto questo approccio "con favore", sottolinea una nota, visto che considera questo primo passo come necessario per migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari a livello europeo rimuovendo gli ostacoli tecnici. "Sono lieto di vedere gli Stati membri sostenere questa parte tecnica essenziale del IV pacchetto ferroviario. Si crea il giusto slancio per il completamento dello spazio ferroviario unico europeo che contribuirà alla crescita e alla competitività del mercato ferroviario europeo - ha detto il vice presidente responsabile per la mobilità e dei trasporti Siim Kallas -. Si tratta di un risultato importante per la Presidenza irlandese, ma molto lavoro resta ancora da fare per rendere il trasporto ferroviario veramente competitivo". La direttiva sull'interoperabilità ferroviaria si concentra sulla rimozione dei rimanenti ostacoli amministrativi e tecnici, in particolare attraverso la definizione di un approccio comune alle norme di sicurezza e di interoperabilità. Ciò contribuirà a maggiori economie di scala per le imprese europee, a ridurre i costi amministrativi, ad accelerare le procedure amministrative e ad evitare discriminazioni.

fonte: <http://goo.gl/R0p2f>

Cruciferr: soluzione del numero precedente



PILLOLE & NEWS

Grave incidente in Francia

Poco dopo le 17 di venerdì 12 luglio, un treno passeggeri proveniente da Parigi e diretto a Limoges, nel centro-ovest della Francia, è deragliato nella stazione ferroviaria di Brétigny-sur-Orge (nel dipartimento dell'Essonne, circa 30 km a sud di Parigi). Il treno [trasportava 385 persone](#). Sei carrozze sono deragliate, ha dichiarato Guillaume Pepy, il presidente di SNCF, la società ferroviaria nazionale francese che era proprietaria del treno (attraverso il suo marchio di treni a lunga percorrenza ma non ad alta velocità TéoZ). Non si conoscono ancora le cause dell'incidente, ma il ministro dei trasporti francese, Frederic Cuvillier, [ha detto](#) che non si è trattato di un errore umano.

fonte: <http://goo.gl/6qmVX>

Pantaloni corti vietati ai macchinisti svedesi

Nessun problema per i 13 macchinisti svedesi della Roslagsbanan, ai quali è stato fatto divieto di utilizzare i pantaloncini corti durante il periodo estivo: hanno ben pensato di presentarsi al lavoro in... gonna.

La gonna è uno degli indumenti forniti come divisa dalla società, la quale tuttavia non specifica se debba essere utilizzata dagli uomini o dalle donne.



fonte: <http://goo.gl/QwR8M>

Disastro di Santiago de Compostela

Devastante il resoconto del disastro ferroviario del 24 luglio. Il treno Alvia 4155 Madrid-Ferrol è deragliato alle ore 20:42, nei pressi della città di Santiago de Compostela, nel nord-ovest della Spagna.

Le agenzie di stampa contano almeno 80 morti e 130 feriti. Tra questi anche un ragazzo italiano. La dinamica sembrerebbe semplice, anche se le indagini sono in corso: l'estrema velocità, più che doppia secondo quanto riportato dai media. Pare che lo stesso macchinista, ancora incastrato nella cabina di guida, abbia affermato di stare viaggiando a 190 km/h al momento del deragliamento, anche se la velocità consentita era di 80 km/h.

Sul sito del media El Pais sono disponibili diversi video, incluso anche quello (<http://goo.gl/7g03Ts>) del tratto percorso a velocità normale.

Il treno deragliato è del tipo Alvia S730, un treno a trazione ibrida elettrico e diesel, basculante e capace di circolare sia su rete con scartamento "iberico" (1668mm) sia standard (1435mm), in grado quindi di garantire l'interoperabilità tra la rete ad alta velocità spagnola con scartamento standard e quella tradizionale.

Video del deragliamento

<http://goo.gl/dvpiLT>





Treno-cisterna esplose in Québec

Diversi vagoni cisterna sono esplosi sabato 6 luglio poco dopo essere deragliati a Lac-Mégantic in Canada, creando un'onda d'urto molto intensa che ha distrutto decine di edifici a centinaia di metri di distanza dalla sede dei binari.

Secondo le prime ricostruzioni, il treno si trovava stazionato presso la stazione di Nantes, a 11 chilometri di distanza da Lac-Mégantic dove è deragliato esplodendo. Sull'unica locomotiva attiva delle 5 in composizione si sarebbe scatenato un

incendio che, sebbene domato, avrebbe successivamente permesso al complesso composto da 72 cisterne piene di petrolio di correre verso valle senza controllo e deragliare presso la cittadina di Lac-Mégantic.

Stando alle prime notizie ci sarebbero 20 morti e 30 dispersi, per i quali le autorità hanno già comunicato che potrebbero essere tutti quanti morti ma non più identificabili.

Immagini: www.cbc.ca

Notizie: <http://goo.gl/wM9q5>



Dopo la firma dello sciagurato accordo del 31 maggio scorso su contrattazione e rappresentanza nelle aziende da parte di Confindustria e CGIL CISL UIL, il capo di Confindustria (Squinzi) dichiara: "dopo 60 anni raggiungiamo un accordo sulle regole sulla rappresentanza che ci permette di avere contratti pienamente esigibili". (Dichiarazione tratta dalla Agenzia AGI battuta il 31.05.2013)

PIENAMENTE ESIGIBILI...???

Egregio dottor Squinzi un contratto, quando sottoscritto dalle parti, è per sua natura esigibile. Ma forse il dottor Squinzi, (complici CGIL, CISL, UIL, che non smentiscono) vuole dire che si può esigere che nessuno, al di fuori di loro signori, possa mettere becco negli accordi sottoscritti: men che meno i lavoratori.

Colleghi macchinisti e capitreno

Dimostriamo al dottor Squinzi (e a CGIL, CISL, UIL) che si sono distratti un pochino con il CCNL dei ferrovieri!

Dimostriamogli che i tempi di condotta e quelli di refezione vanno pagati secondo l'ESIGIBILE CCNL A.F.:

➡ *i tempi accessori in partenza ed in arrivo con tutti i treni, da settembre 2012 in poi, sono da liquidarsi come condotta e non semplicemente come lavoro;*

➡ *da settembre 2012 in poi, la mezzora di refezione doveva, e deve, essere sempre inserita in turno quando maturiamo il diritto al pasto ed intacchiamo le fasce 11.00-15.00 e 18.00-22.*

Colleghi macchinisti e capitreno, rivolgetevi ai rappresentanti dell'USB dei vostri impianti, chiedete di contattare i nostri legali per esigere il pagamento i tempi di condotta e i tempi di refezione non inseriti nei turni di servizio.

Spedite le interrutive preparate dalla nostra organizzazione!

Parlatene con i delegati USB della vostra regione!

TRENITALIA

.....
.....
.....
.....

Oggetto: **mancata attribuzione tempi di condotta.**

Il sottoscritto, Matr,
in servizio presso l'impianto di con la qualifica di macchinista,

VISTO

il vigente CCNL della Mobilità/ Area Contrattuale Attività Ferroviarie che all'Art. 28.2.1.c prevede che le attività accessorie e complementari siano ricomprese nei tempi di condotta;

VISTA

la "Tabella A" dell'Art. 31.11 CCNL del Gruppo FS (integrativo del CCNL della Mobilità/ Area Attività Ferroviarie) che prevede importi diversi per le diverse modalità di condotta

VISTO

che nel contratto attualmente vigente i tempi accessori di inizio e termine servizio non sono mai stati considerati all'interno delle ore di condotta programmate dei turni di lavoro e, quindi, non sono stati mai liquidati secondo gli importi orari previsti dalla succitata "tabella A"

CHIEDE

che, a partire dal CCNL attualmente vigente siano ri-calcolate tutte le ore di condotta, tenendo conto dei tempi accessori di inizio e termine servizio previsti dall'Art. 28.2.c CCNL A. F.

CHIEDE INOLTRE

che gli siano liquidate, a far data dal CCNL attualmente vigente, le relative indennità previste dalla "tabella A" Art. 31.11 CCNL di Gruppo FS, 01/09/2012

COMUNICA

che la presente vale come atto interruttivo della prescrizione e quale atto di formale messa in mora ai sensi dell'art. 1219 C.C.

DATA

FIRMA
