

Cronache (croniche) ferroviarie

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferroviario di USB. La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi. Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: trasporti.usb.it
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: cronacheferroviarie@usb.it

In questo numero:

Editoriale.....	1	Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri	8
Comunicato internazionale	2	Relazione della DGIF	9
Contrattazione in ANSF.....	3	Lavoro	10
Vertice sindacale	3	Coscienza del Lavoro	11
Collisione ferroviaria a Roma Termini	4	Licenziamenti	11
Risposta alla lettera aperta del dr. Braccialarghe	5	Società	12
Apprendisti	6	Libero mercato e concorrenza	13
Ferrovieri da Morire	6	<i>Pillole & Agenzie</i>	14
IVU	7	<i>Link</i>	16

EDITORIALE

Contratto!

visita www.cronacheferroviarie.com/

Stanno arrivando le notizie che temevamo tutti; la mancanza da parte delle organizzazioni sindacali (a parte la nostra che ha già presentato più di due anni fa, forse scivolata in qualche cassetto) di una seria piattaforma per il rinnovo contrattuale per dare risposte concrete alle legittime aspettative dei lavoratori del settore trasporti e dei ferrovieri in particolare ha aperto una autostrada davanti alle pretese aziendali.

Già dobbiamo ringraziare il Governo Monti per averci privato del diritto ad avere un Contratto Nazionale di Settore; già dobbiamo continuare a ringraziarlo per averci aumentato l'età pensionabile a 66-67 anni, oltretutto eliminando totalmente quanto riconosciutoci in tema di attività usuranti; tutte le categorie dell'esercizio che avrebbero dovuto andare in pensione a 58 anni, dovranno lavorare ben otto anni di più, in condizioni psicofisiche non più ottimali. Già dobbiamo ringraziare il Gruppo FS per il mancato rinnovo di un CCNL scaduto da oltre tre anni.

Ora dovremmo dire sì addirittura all'aumento dell'orario di lavoro a 38 ore settimanali; sono un giorno in più al mese, dodici giorni di lavoro in più all'anno; praticamente stanno proponendo di toglierci 12 giorni di ferie all'anno... Ora dovremmo dire sì ad una proposta di aumento stipendiale inconsistente, che non copre neanche quanto perso con l'inflazione in questi anni... Ora dovremmo dire sì ad una somma risibile sia per quanto non avuto dalla scadenza contrattuale ad oggi, sia per ciò che riguarda i premi di risultato ancora non pagati... Ora dovremmo dire sì alla mancata rivalutazione delle competenze accessorie (turni, notturne, lavoro domenicale etc.)... Ora dovremmo dire sì, con questa continua ristrutturazione, alla mancanza di clausole sociali... Ora dovremmo dire sì ad ulteriori flessibilità ed al peggioramento ulteriore delle nostre condizioni di vita e di lavoro... Noi non siamo disponibili a tutto questo. Non accetteremo supinamente una corsa al ribasso dei contratti aziendali per una concorrenza basata sullo sfruttamento del lavoro e sull'abbattimento dei salari.

Invitiamo le altre organizzazioni sindacali e tutti i lavoratori ad una battaglia che non sarà facile, ma che va fatta, a tutela dei diritti e del salario nostro, per un presente ed un futuro dignitosi per le nostre famiglie.

Direttivo Nazionale USB Ferrovie

COMUNICATO INTERNAZIONALE

Solidarietà con i sindacalisti in Iran

Le organizzazioni sindacali europee del settore dei trasporti, RMT (Gran Bretagna), Solidaires (Francia), Orsa (Italia), USB (Italia) denunciano la condanna del sindacalista Reza Shahabi a 6 anni di prigione: un anno per “propaganda contro il regime” e cinque anni per “cospirazione con l’intenzione di attentare alla sicurezza nazionale”.

Inoltre è stato condannato a versare allo Stato la somma di 3.000 euro proveniente da una raccolta di solidarietà di numerosi lavoratori per aiutare le famiglie dei sindacalisti imprigionati!

Infine, dopo aver scontato la pena, gli è stato proibito nei 5 anni successivi di parlare in pubblico e di dare interviste.

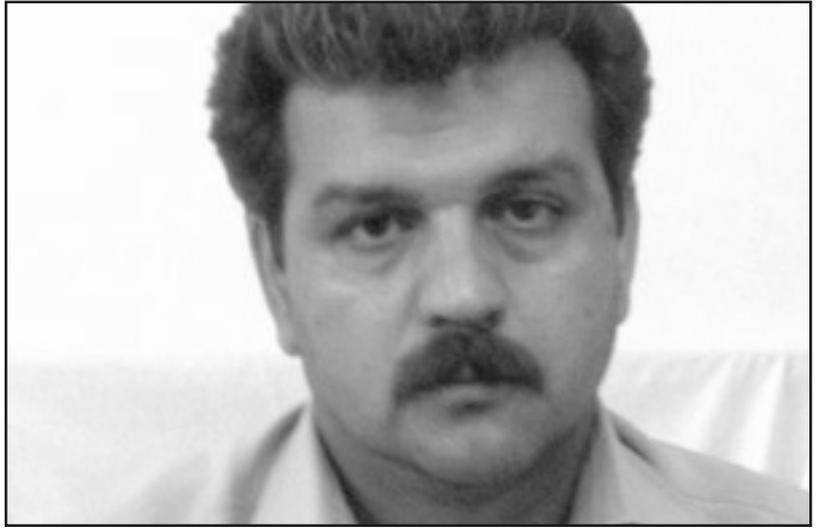
Reza Shahabi è il tesoriere del Direttivo Sindacale dei lavoratori di Vahed, la società di trasporti (autobus) di Teheran e della periferia. Soffre di molti problemi di salute. Dopo molti mesi, si è aggravato in seguito alle condizioni di detenzione. Corre il rischio, in assenza di cure, di rimanere paralizzato. I medici della prigione ritengono che, tenuto conto dei problemi fisici, ogni giorno passato in prigione costituisce per lui una vera tortura.

Noi chiediamo la sua immediata liberazione, ritenendo che questa condanna e la prigionia di questo militante sindacale che dura ormai da 22 mesi costituiscano una violazione dei diritti umani e sindacali.

Oltre alla liberazione di Reza Shahabi, le nostre organizzazioni sindacali esigono la liberazione immediata di tutti i sindacalisti imprigionati, fra cui: Ebrahim Madadi dello stesso sindacato in Vahed, Ali Nejati del sindacato dello zuccherificio Haft-Tapeh, Behnam Ebrahim-zadeh, Ali Akhavan, Mohamad Jarahi, Shahrokh Zamani, Mehrdad Amin -Vaziri, Abdol Reza Ghanbari (insegnante condannato a morte), Ras-soul Bodaghi (insegnante), etc.

A poche settimane dalla Conferenza internazionale del Lavoro (OIT) di Ginevra, queste condanne rendono ancora più intollerabili le dichiarazioni del Governo di Teheran rispetto alle richieste internazionali, che dice che nessun lavoratore né militante è imprigionato in Iran.

18 aprile 2012



Reza Shahabi

RMT (Gran Bretagna) - Solidaires (Francia) - Orsa (Italia) - USB (Italia)



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE



CONTRATTAZIONE IN ANSF**Verso il contratto**

Il 16 aprile 2012 si è svolto un ulteriore incontro trapiantato all'accompagnamento degli attuali ferrovieri dipendenti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, nel passaggio di questa dal Gruppo FS al Ministero dei Trasporti.

I lavoratori attualmente in servizio presso l'Agenzia sono dei ferrovieri che sono stati in realtà "prestati" a suo tempo dalle altre Società del Gruppo, fra cui RFI e Trenitalia.

Dato il nuovo ruolo cui è chiamata a svolgere ANSF all'interno del Ministero, si è convenuto nei precedenti incontri, in accordo con gli orientamenti del Ministero stesso, di adottare come termine di riferimento il contratto dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC), in quanto abbastanza simile nei compiti a quanto previsto per ANSF.

Il documento presentato avrà valore per una platea di circa 200 lavoratori e pone qualche riflessione per chi dovrà sottoscriverlo. Intanto deve essere ancora risolto il nodo del "licenziati-e-poi-ti-riassumo" proprio di passaggi di questo genere che lasciano sempre qualche perplessità in chi dovrà affrontare questo genere di prova.

Inoltre ancora non è stato stabilito in modo inequivocabile (cioè scritto e firmato da chi di dovere) che tutti i diritti dei dipendenti delle vecchie società verranno trasmessi nel contratto di assunzione della nuova (anzianità di servizio, Tfr/Eurofer, qualifiche professionali raggiunte e altro).

Invece si è data la precedenza al documento che servirà al Ministero dell'Economia per ritenere fattibile il nuovo dispositivo contrattuale.

A fronte di queste condizioni rimane sempre aperta la scelta per il lavoratore di aderire o meno; ma ancora una volta dobbiamo sottolineare come i termini di riferimento dei problemi siano i parametri economici in grado di trapiantare ogni necessità "umana" del singolo.

**Roberto Testa
Raniero Casini**

VERTICE SINDACALE**Incontro sindacale del 19 aprile 2012 a Firenze**

Il 19 aprile 2012 si è svolto a Firenze un incontro sulla situazione politico-sindacale generale fra CUB, USB, CIB Unicobas, ORSA, Si Cobas, Snater e USI. Lo SlaiCobas, seppur assente, condivide quanto deciso.

Dalla discussione è emersa la comune valutazione dell'esigenza di una risposta alla politica economica e sociale dell'attuale governo e delle manovre che si abbattono sui lavoratori salariati e sulle classi subalterne nel loro assieme. Una risposta che assieme ai sindacati di base coinvolga in modo aperto le forze sociali e territoriali che intendono opporsi alla politica del governo.

È apparsa evidente a tutti i partecipanti la necessità di una forte critica teorica e pratica alla pretesa del governo dei tecnocrati e dei banchieri di rappresentare un "interesse comune"

fra padroni e lavoratori, fra ceti dominanti e classi popolari e di proseguire le mobilitazioni contro l'intero impianto delle politiche del governo Monti accentuando l'intensità e la radicalità dell'iniziativa sindacale in primo contro la "controriforma del lavoro", l'attacco alle pensioni, alla sanità, al diritto alla casa (Imu ecc.), le liberalizzazioni senza regole dei servizi essenziali per i cittadini, la negazione delle attività gravose ed usuranti per molte categorie di lavoratori e la questione degli "esodati".

Si è, di conseguenza, stabilito di aprire un confronto per verificare la possibilità di:

- una campagna di informazione critica sulle manovre del governo con iniziative comuni e condivise a livello locale e nazionale, proponendo una giornata nazionale di mobilitazione con manifestazioni e presidi in tutte le regioni per il 9 maggio prossimo (a Roma si svolgerà una sit-in presso il Senato in concomitanza con la discussione parlamentare del provvedimento di legge “contro il lavoro”);
- iniziative di contrasto all’azione del governo e del padronato con una campagna comune nei posti di lavoro e sul territorio e con iniziative comuni a partire dai posti di lavoro e/o del territorio che in questo momento esprimono momenti di resistenza agli effetti della crisi;
- un confronto fra le diverse organizzazioni del sindacalismo conflittuale, di base, di classe, autonomo e indipendente per dar vita, assieme alle forze sociali e territoriali disponibili, a forme di mobilitazione che consentano di verificare le condizioni nel Paese per uno sciopero generale comune e condiviso, che rappresenti un effettivo momento di contrasto e opposizione alle politiche del governo Monti-Marchionne-Napolitano e all’attacco padronale ai diritti ed alle tutele dei lavoratori.

CUB - USB - CIB Unicobas - ORSA - Si Cobas - Snater - USI - SlaiCobas

COLLISIONE FERROVIARIA A ROMA TERMINI

USB aveva già denunciato i problemi sulla sicurezza



La collisione tra i treni avvenuta giovedì 26 aprile alla Stazione Termini di Roma - dichiara Elena Casagrande dell’esecutivo confederale USB Lazio - desta grande preoccupazione sulle misure di sicurezza messe in atto da Ferrovie. Se le inchieste in corso dovessero confermare che se si è trattato di un cedimento della rotaia o di altra parte dell’armamento si tratterebbe di una grave responsabilità per l’Azienda poiché sarebbe l’ennesimo caso di incidente per carenza di manutenzione sulla rete a causa dell’esodo di migliaia di lavoratori, mai reintegrati.

Lo “spezzatino” di lavorazioni ceduti in appalto - denuncia USB - teso al recupero di economia nel breve periodo e causa di sprechi nel lungo termine, ha contribuito poi ulteriormente ad abbassare i livelli di sicurezza sul lavoro, impoverito di competenze e saperi professionali che facevano parte della ferrovia di un tempo.

USB oltre ad aver segnalato per anni questa situazione - continua Casagrande - ha proclamato uno sciopero anche nel mese di marzo, ma Ferrovie ha sempre ignorato qualunque protesta.

Non possiamo accettare di poter parlare dei problemi della sicurezza ferroviaria - conclude la sindacalista USB - solo quando avvengono gli incidenti e si contano i feriti, in questo caso solo fortuitamente non gravi. Questo è



concretamente il risultato delle privatizzazioni dei servizi pubblici, che oggi più che mai vanno fermate per impedire che la gestione privata dei beni comuni produca minore sicurezza, riduzione dei diritti, taglio dei servizi e aumento delle tariffe, peggioramento delle condizioni di lavoro e aumento della precarietà e un ulteriore attacco al reddito di tutti, già massacrato dalle politiche di macelleria sociale dei Governi.

Roma, 27 aprile 2012

Esecutivo Confederale USB

RISPOSTA ALLA LETTERA APERTA DEL DR. BRACCIALARGHE

Si scrive crisi si legge attacco frontale alle condizioni di lavoro

Da qualche tempo non passa giorno che un qualunque potentato politico/ tecnico/economico del fu Belpaese non si cimenti in qualche esercizio di retorica per dire sempre la stessa cosa: c'è grossa crisi, tutti devono dare qualcosa! Noi abbiamo capito bene il messaggio: si scrive crisi si legge attacco frontale alle condizioni di lavoro e di vita della stragrande maggioranza della popolazione italiana!

A questa novella congregazione di cavalieri dell'apocalisse economica si è aggiunto nei giorni scorsi il Direttore Generale Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo FSI SpA dr. Braccialarghe con una iniziativa che avrà suscitato l'invidia del finora insuperato liberticida dr. Marchionne.

Nel bel mezzo della battaglia per il rinnovo contrattuale dei ferrovieri il DGRUO Braccialarghe che fa...? Prende carta, penna e scrive "ai colleghi" ferrovieri: "... c'è la concorrenza e voi... lavorate poco e costate troppo..." A dimostrazione di ciò il dr. Braccialarghe compara gli stipendi dei ferrovieri con quelli dei



metalmeccanici, degli edili, e dei lavoratori del commercio.

	FS	Metalmeccanici	Edili	Commercio	Autoforo	Detti	TG	NT	ETC
Stipendio lordo (€)	1.377	1.304	1.728	1.733	1.733	1.800	1.700	1.733	1.887
Costo (€)	-	-720	-670	-670	-670	-720	-670	-670	-670

SECTORE	Stipendio di base (€)								
METALMECCANICI	1.304	1.304	1.304	1.304	1.304	1.304	1.304	1.304	1.304
EDILI	1.728	1.728	1.728	1.728	1.728	1.728	1.728	1.728	1.728
COMMERCIO	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733
AUTOFORO	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733
DETTI	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
TG	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
NT	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733	1.733
ETC	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887

La tabella comparativa che accompagnava la lettera del dr. Braccialarghe, dove si mettono a confronto i salari garantiti da diverse forme contrattuali.

Poi come un nuovo Savonarola della religione economica impone ai ferrovieri di pentirsi e rinunciare ad ogni richiesta di adeguamento stipendiale e mantenimento di tutele sul lavoro: pena il fallimento di FS come è stato per Alitalia o per Tirrenia, e con questo fine di tutti i progetti di vita basati sul lavoro nelle ferrovie italiane!!!

Questo è il velenoso succo della lettera del dr. Braccialarghe che dall'alto del suo scranno di comando chiama "cari colleghi" le migliaia di ferroviere/i che ogni giorno "calcano la breccia" per 1.200 eu-

ro al mese; ai quali da sei anni viene negato il rinnovo contrattuale e i cui bassi stipendi sono da tre anni al palo dopo aver avuto "l'esorbitante" incremento di 120 € dal 2006 al 2009.

Vogliamo ricordare al dr. Braccialarghe che una buona parte lo stipendio di un ferroviere è composto da competenze accessorie (che da circa 15 anni non vengono rivalutate - l'inflazione esiste! -); se esistono differenze stipendiali, come nell'esempio posto tra metalmeccanici e settore manutenzione infrastrutture di RFI, queste sono derivate da attività straordinarie, notti, reperibilità, prestazioni su festivi e comunque attività poste al di fuori del normale lavoro: suggeriamo al dr. Braccialarghe di verificare seriamente sia le declaratorie che i minimi tabellari dei ferrovieri e si accorgerà che i metalmeccanici guadagnano circa 200 euro in più!

A fronte della retorica padronale del dr. Braccialarghe, noi siamo convinti che l'attuale "stato delle ferrovie italiane" è il diretto risultato delle politiche che il gruppo dirigente di FSI SpA ha attuato nel corso degli ultimi anni: **via officine, via impianti di manutenzione, via stazioni e biglietterie, via migliaia di lavoratori.**

Pezzi d'azienda dichiarati superflui la cui dismissione, invece, ha determinato il collasso di un apparato produttivo che oggi avrebbe rappresentato l'arma vincente in mano a Ferrovie dello Stato Italiane nella "guerra delle liberalizzazioni": ne sanno qualcosa, oltre ai ferrovieri, i cittadini pendolari o per altri versi le più di 100mila famiglie italiane che si vedono negata la possibilità di un lavoro dignitoso con la cancellazione di altrettanti posti di lavoro nelle Ferrovie dello Stato.

Al dr. Braccialarghe ricordiamo infine che i ferrovieri sentono collega chi ogni giorno si trova al loro fianco nelle responsabilità e nella difesa dei propri diritti; per capirci quelli come Sandro Giuliani, Riccardo Antonini, Dante De Angelis: Lei per i ferrovieri è quello che li ha licenziati!

La difesa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane passa per quella delle tutele delle lavoratrici e dei lavoratori di questa realtà industriale che noi ci ostiniamo a ritenere risorsa strategica e bene comune di tutta la popolazione del Paese.

USB**APPRENDISTI**

Un giovane ferroviere coraggioso

Si è svolta lo scorso 4 aprile presso il tribunale del lavoro di Roma la seconda udienza per il ricorso del capotreno apprendista Fabrizio Citi del Dpv di Pisa licenziato l'11 febbraio 2010. Insieme ad altri 11 colleghi con contratto di apprendistato professionalizzante alla scadenza dei 46 mesi (quasi 4 anni) si è visto recapitare una lettera con disdetta del rapporto di lavoro.

Fabrizio durante il lavoro si atteneva scrupolosamente alle normative che regolano la sicurezza del trasporto ferroviario e partecipava all'attività sindacale e agli scioperi che venivano proclamati.

In particolare si è impegnato nella vicenda drammatica dell'incidente nella stazione di Viareggio.

La cosa deve essere sembrata inaccettabile ai dirigenti di Trenitalia che più di una volta gli hanno somministrato provvedimenti disciplinari contro i quali Fabrizio ha sempre ricorso in arbitrato. Ma non ha mai potuto ottenere giustizia perché è stato licenziato.

I ferrovieri di Pisa hanno capito subito la gravità della vicenda e hanno fatto scattare la solidarietà e la raccolta di fondi per garantire un minimo di sostegno economico al giovanissimo collega, oggi ventiquattrenne.

La cassa di solidarietà dei ferrovieri, così come sta facendo per i licenziamenti di Dante de Angelis, Sandro Giuliani e Riccardo Antonini sta sostenendo l'impegno legale col patrocinio del professor Alleva.

La vicenda è importante non solo per l'aspetto di difesa dei diritti sindacali e democratici, in questi tempi in cui si vuole eliminare l'articolo 18, ma concerne anche il modo col quale vengono utilizzati i giovani apprendisti.

Nel ricorso presentato ai giudici infatti vengono contestati a Trenitalia l'insufficiente numero di giornate di formazione professionale (svolte peraltro come giornate di aggiornamento professionale) e la non definizione del tutor che avrebbe dovuto accompagnare il percorso formativo dei giovani apprendisti.

Eppure Trenitalia si avvale dei fondi europei per garantire condizioni ottimali di formazione professionale che vengono normate da specifiche condizioni.

Per tutte queste ragioni sosteniamo la lotta coraggiosa di Fabrizio e invitiamo tutti a far sentire la solidarietà partecipando alla prossima udienza di cui appena verrà fissata la data daremo ampia informazione.

Giuseppe Carroccia**FERROVIERI DA MORIRE**

Resoconto dell'assemblea promossa da AIM, CUB, USB, OrSA

Il giorno 17 Aprile nella sede del Sacro Cuore di Roma si è svolta un'importante assemblea chiamata Ferrovieri "DA MORIRE".

Come già si evince dal titolo, l'Assemblea organizzata da Ancora in marcia, CUB, USB e OrSA ha come unico punto del giorno la nuova riforma del lavoro e la relativa circolare N.35 dell'INPS dove in un solo colpo si elimina il fondo speciale pensioni FS equiparando tutti i ferrovieri agli altri lavoratori mandandoli in pensione non più a 58 anni ma a 66 anni e 7 mesi.

L'assemblea si apre con l'introduzione del relatore De Angelis, il quale fa notare la totale assenza dei sindacati confederali, come a dire che per loro va bene così.

La parola è poi passata alle segreterie nazionali di CUB, USB e OrSA le quali si sono trovate tutte sulla stessa linea, criticando duramente la nuova legge, mettendo in evidenza il grande lavoro svolto dall'esercizio quasi impossibile da sopportare all'età di 66 anni. Da questi ultimi interventi viene fuori anche che il governo e i tecnici che hanno scritto la riforma non si siano realmente resi conto dei danni che stanno facendo, e per bocca del deputato Cesare Damiano c'è la possibilità di un piccolo passo indietro.

Adesso tutti i sindacati alzano barricate contro questa legge AMMAZZA ferrovieri, considerando anche che la vita media di Capitreno e Macchinisti è di 64/65 anni. Tuttavia io da giovane ferroviere con 9 anni di servizio e quindi entrato dopo l'aprile 2000, giorno in cui è stato eliminato il fondo speciale FS per i nuovi assunti, mi chiedo perché non si sia fatta opposizione fin dall'ora?

Ormai dovremmo aver capito come agiscono questi signori, prima dividono i lavoratori e poi colpiscono tutti, azzerando i diritti conquistati nel passato. Credo che se nel 2000 non si fosse tagliato il fondo speciale FS ai nuovi assunti, questa assemblea sarebbe stata molto più partecipata con la presenza anche dei nuovi assunti e tutti insieme si sarebbe potuto organizzare qualcosa d'importante.

Sull'insegnamento di quest'esperienza spero che, nel nuovo contratto, tutti i sindacati non firmino condizioni peggiorative per i nuovi assunti perché oltre a dequalificare la categoria sarà solo una questione di tempo, oggi a loro e domani a tutti.

Antonio Valerio

IVU

Perché non può funzionare senza il consenso dei lavoratori

Lo abbiamo detto più di una volta ed adesso lo ribadiamo con immodesta fermezza.

Il nuovo sistema di assegnazione dei turni, denominato IVU, un autentico virtuosismo al di fuori dell'attuale disposto contrattuale, non può funzionare senza l'assenso del personale, in quanto il programma è studiato per delle organizzazioni di lavoro basate su una rotazione ponderata dei turni, che non fa alcun affidamento sul lavoro straordinario.

Proprio così perché, tecnicamente, IVU non gira se c'è una carenza di personale superiore al 20% di quanto dispone l'intero nastro lavorativo, e l'averlo pagato tanto non permette, comunque, di eludere questa peculiarità non propriamente secondaria.

Nelle altre democrazie di lavoro, dove è nato ed è stato testato con ampio successo, quindi, non sussistendo difficoltà occupazionali, il programma va a gonfie vele, mentre, al contrario, qui da noi la filosofia applicativa vorrebbe dettare altre condizioni, ed i ferrovieri stessi saranno chiamati a decidere in prima persona, con il proprio lavoro fuori dell'ordinario, se farlo funzionare, facendolo diventare un meccanismo diabolico, comunque distante dal progetto originario, snaturato del tutto.

Si tenga a mente un esempio chiarificatore nel merito.

In una regione del nord nel periodo carnevalesco appena passato, sentito profondamente importante per quanto turismo ha portato nei secoli ed ancora oggi attira, è stata avviata la distribuzione dei turni del personale di bordo in base ad IVU.

Ebbene lo stesso ha tagliato, facendoli sopprimere, una marea di convogli proprio per la mancata reperibilità di personale impostato sulle varie giornate di scorta, lasciando migliaia di turisti in estatica attesa, di un trasporto che non c'era più, sulle banchine ferroviarie.

Per bloccare questo procedimento, diventato perverso all'improvviso, si è costituita una task-force al volo, fuori dal turno impostato su IVU, che ha assicurato tutte le partenze scartate dal programma, glissando il limite tecnico del medesimo in fatto di carenze dell'organico.

Quando quindi l'inventiva nostrana si fa largo tra le maglie della rigida monotonia della tecnica applicata, non ce ne è per nessuno, ed allora, ci domandiamo, bisognava spendere tutti quei soldi dei contribuenti

per continuare a comandare straordinari a rotta di collo facendo la felicità di quanti considerano il lavoro un'opportunità personale e non un bene sociale che abbraccia lavoratori ed utenza?

Ecco che allora ci viene naturale considerare proprio che, ascoltando tante lamentele tra i colleghi, ci si accorge come molti non riescono più ad uscire fuori da un labirinto mentale del tutto innaturale, che osta una visione d'insieme più ampia del problema.

Basta non andare oltre l'ordinaria collaborazione per risolvere il dilemma, non dando neppure un supporto professionale a quanti avranno ancora il coraggio di lamentarsi e fare continui strappi al turno, ovvero a coloro che, assecondando una scelta di opportunità nella fiera del privilegio, verranno in trasferta a lavorare dentro o fuori di IVU, per non far sopprimere i convogli, riempiendosi, contemporaneamente, il conto in banca, quale perfetto diritto soggettivo, esaltando, nel contempo, le esigenze di efficienza e produttività tanto care all'azienda, mentre la qualità del servizio resta ancora imbarazzante.

Tutti, oggi più che mai, abbiamo bisogno di aiuto, a principiare da quanti vogliono vivere sulle spalle di chi chiede democrazia a viso aperto sui posti di lavoro a scapito dei propri interessi, ricordandoci tutti quanti che il monopolio dell'opposizione appartiene, quale punto fermo storico, a coloro che operano in normativa e che continuano a somministrare etica sociale ad ampio spettro dove più se ne sente il bisogno, cioè sui posti di lavoro.

Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio

CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI

Comunicato n. 4/2012



Con la presente vogliamo informarvi della apprezzabile iniziativa di alcuni Circoli dei Giovani di Rifondazione Comunista di Borgo S. Lorenzo in Toscana.

Questi ragazzi da alcuni anni, nel periodo febbraio-aprile, organizzano "ARANCIA METALMECCANICA", cioè vendono nelle piazze dei loro paesi, retine di arance e devolvono il ricavato a favore di varie realtà che ogni volta reputano idonee.

Quest'anno, venuti a conoscenza dell'inqualificabile licenziamento del collega Riccardo Antonini, in seguito alle note vicende legate alla strage di Viareggio del 29 giugno 2009, hanno ritenuto di devolvere il ricavato a favore della Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri che in questo periodo sta sostenendo Riccardo, ma anche i colleghi Sandro Giuliani, Bruno Bellomonte e Fabrizio Citi.

Il 12 aprile si è conclusa l'iniziativa con un'assemblea pubblica, con il resoconto della vendita delle arance per le vie di Borgo S. Lorenzo e di altri paesi del Mugello.

Hanno invitato la Cassa, rappresentata da Maria Nanni, i familiari delle vittime di Viareggio, rappresentati da Claudio Menichetti dell'Associazione "Il mondo che vorrei", padre di Manuela, morta nella strage e Riccardo che non ha fatto mancare la sua presenza.

In quella serata sono stati consegnati alla Cassa ben 350 Euro, frutto della vendita delle arance e della sottoscrizione della serata conclusiva.

Ai ragazzi di Arancia Metalmeccanica va tutto il nostro apprezzamento e un caloroso ringraziamento per aver compreso il carattere collettivo della Cassa, per l'aiuto in questo momento particolarmente ricco di casi da seguire e per aver, attraverso l'iniziativa nelle piazze, fatto conoscere meglio quanto accaduto il 29 giugno 2009 e quello che ne è seguito, la vicenda di Riccardo e la Cassa di Solidarietà.

Vorremmo che queste azioni facessero riflettere tanti ferrovieri, li spingessero a conoscere meglio la nostra Cassa e favorissero la partecipazione di coloro che ancora non sono iscritti.

Grazie ragazzi.

Roma, 25 aprile 2012 (Anniversario della Liberazione dal nazifascismo)

Il Direttivo della Cassa di Solidarietà

RELAZIONE DELLA DGIF**Ancora una volta, Moretti è smentito e responsabile penalmente!**

Pubblichiamo il comunicato di Associazione “Il mondo che vorrei” onlus e Assemblea 29 giugno relativo alla *Relazione di indagine della DGIF*:

In data 23 marzo 2012, la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie (Dgif) ha stilato la “*Relazione di indagine sull’incidente ferroviario del 29 giugno 2009 nella stazione di Viareggio*”. Relazione che avrebbe dovuto essere presentata entro 12 mesi dal tragico evento. Il compito del Dgif è esporre le proprie deduzioni e raccomandazioni per il miglioramento della sicurezza nella circolazione ferroviaria.

La Relazione chiude una prima parte dell’indagine (relativa alla rottura dell’assile). La seconda parte (relativa al ribaltamento ed alla rottura della cisterna), la Dgif informa che “*presenta ancora margini di indeterminatezza e, quindi, la necessità di ulteriori approfondimenti tecnici*”.

Dalla stessa relazione: “*altri incidenti della stessa tipologia di quello di Viareggio hanno avuto la stessa causa diretta ma non hanno avuto, fortunatamente, conseguenze così tragiche...*”.

“*Il fenomeno degli svii (deragliamenti) registra un numero di episodi annui ancora troppo alto, con un conseguente rischio potenziale molto elevato per gli effetti disastrosi...*”.

“*...Altro aspetto importante riguardo alla sicurezza attiva della circolazione ferroviaria riguarda l’adozione di dispositivi rilevatori sui carri. L’applicazione di detti dispositivi consentirebbe di avvisare in tempo utile il macchinista in ordine ad una eventuale instabilità di un carrello del treno, consentendo di porre in essere quelle azioni volte ad evitare l’incidente o, quantomeno, a ridurre le conseguenze di uno svio.*”

“*Lungo le linee di Rfi (Rete ferroviaria italiana) debbono essere installati impianti di Rilevamento temperatura boccole (Rtb) che consentono di verificare la temperatura delle boccole durante la marcia del treno... È importante garantire una distribuzione capillare sul territorio (almeno ogni 60 km) degli impianti Rtb, anche di nuova generazione, in considerazione dell’estensione delle maglie della rete ferroviaria e dei molteplici percorsi che possono essere effettuati dai convogli ferroviari specie se trasportano merci pericolose*”.

Nella relazione, la Dgif ha avanzato undici “raccomandazioni”.

Due (anti-svio e Rtb) hanno un’importanza fondamentale perché se fossero state adottate, almeno, dopo i numerosi incidenti di questi anni, la strage di Viareggio non sarebbe accaduta.

Invece, l’Ad delle ferrovie Moretti, a poche ore dalla strage, aveva dichiarato: “*le nostre ferrovie sono le più sicure d’Europa e non abbiamo alcuna responsabilità*”.

Sulla prima affermazione, è stato più volte smentito: dall’Ansf (Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria) alla Dgif (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie del ministero delle Infrastrutture). Oltre, a quanto viene sostenuto nelle relazioni di questi organismi, non dobbiamo dimenticare quanto affermò l’ing. Chiovelli, direttore dell’Ansf, il 10 aprile 2010 di fronte ai familiari delle vittime: “*Sì, la strage poteva essere evitata*”.

Sulla seconda affermazione, è sufficiente avere la conoscenza delle misure adottate dall’Ansf dopo la strage di Viareggio e le “raccomandazioni” avanzate dalla Dgif del 23 marzo scorso.

Le raccomandazioni 10 ed 11 (anti-svio e Rtb) configurano chiaramente le pesanti e gravi responsabilità penali, perché se adottate avrebbero evitato il disastro, 32 vittime, gli ustionati a vita...

Per questo ed altre palesi omissioni e rimozioni, la realtà è che: non impedire un evento che si aveva l’obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo!

24 aprile 2012

**Associazione “Il mondo che vorrei” onlus
Assemblea 29 giugno**

LAVORO**Ancora aggressioni al personale del bordo**

Per quanto ne sappiamo le aggressioni al personale del bordo continuano un po' dovunque, ma negli ultimi tempi nella regione Lazio sono in prepotente aumento, sebbene l'azienda abbia messo avvisi in ogni dove, per ribadire che i capitreño sono pubblici ufficiali nell'espletamento delle proprie funzioni, ma anche questo deterrente, non propriamente simbolico, sembra che non funzioni granché.

I viaggiatori, o presunti tali, oramai non si fanno più scrupoli e non rispettano la figura del capotreño, che viene visto solo come un esattore pronto ad elevare contravvenzioni, e per chi intende delinquere il target diventa invitante.

Certamente la complessa eterogeneità della composizione sociale italiana attuale non aiuta a migliorare il clima di civile convivenza, in quanto le differenze sociali, economiche, culturali e via dicendo non permettono un'integrazione alle norme dei cittadini-viaggiatori, al di là delle singole provenienze e delle specifiche culture.

In questa nostra società, in effetti, si nota molta diversità e le differenze, mai colmate, sono ostative alla comprensione delle regole in termini di accettazione, e le stesse, non raramente, diventano troppo difficili pure da applicare per chi ne ha l'incombenza.

Per tornare al nostro problema, invero, non basta il supporto delle problematiche collettive per spiegare la recidività di questa spirale di violenza, in quanto c'è una componente essenziale del fenomeno aggressioni artatamente sottovalutata in generale, ed in special modo da tanti personaggi foschi, i quali oggi infuocano con messaggi mediatici i social network più diffusi, inneggiando a furor di popolo alla guerra santa contro Trenitalia, giudicata insensibile ed eccessivamente distante dalle manifestazioni di intolleranza testate sul personale ferroviario.

Il problema, invero, è vecchio da sempre, rappresentando una costante lavorativa e specifica del bordo, sempre esposto su un front-line ostile e pericolosamente variegato, ma adesso l'impennata delle aggressioni si è allineata, a proporzioni inverse, al depauperamento del personale in servizio sui treni e nelle stazioni, a causa di una logica aziendale che non ha mostrato una lungimiranza oculata, non andando mai a traguadare, a punto futuro, le ricadute negative prodotte dai tagli dei lavoratori, che sono puntualmente arrivate.

Nel 2003 si è dato il via, in modo strutturale, al dimensionamento dell'organico, tagliando le squadre di scorta e chiudendo le stazioni, ed in maniera del tutto erronea si è aperta una strada a quanti, incontrastati, volevano marcare il territorio sui convogli, ed ecco l'aumento degli atti vandalici, di quelli delittuosi, del calo degli introiti delle biglietterie e via dicendo.

Il contratto di allora lo hanno firmato tutte le organizzazioni sindacali gradite all'azienda, ed oggi, senza rimorso di coscienza alcuno, gli attivisti di quelle illuminate sigle sindacali avvampano le piazze mediatiche dichiarando la fatwa contro l'azienda, insensibile ad un'emergenza che la coinvolge in prima persona.

Chi non sa agire oggi è perché non è stato capace di pensare allora, figuriamoci dialogare, ed adesso, però, suona la grancassa per fare del facile proselitismo senza dare parametri di intervento legali ed organizzati, pretendendo il fare degli altri dimenticandosi, guarda il caso, di quanto di propria spettanza.

Quel che resta, pertanto, è un servizio a singhiozzo che tende ad una progressiva rovina, dove chi ha capacità di gestione delle criticità, o comunque coscienza sociale, lavora, mentre chi intende pescare nel torbido per mietere consensi, privo di qualsiasi ritegno morale, continua a fare il titolista su facebook da pedante parolaio, inneggiando contro la tirannide, con la quale va quotidianamente a sedersi per trattare e firmare accordi scritti sull'acqua, ed il personale di bordo sul treno resta mestamente sempre più solo e non per colpa soltanto dell'azienda, perché gli oneri morali scaricati a terzi, a ben vedere, restano retaggio sempre dell'incultura di quanti vedono nel sociale un mero mezzo per la propria effimera affermazione.

Luigi Corini

COSCIENZA DEL LAVORO**Assuefazione al peggio**

Senza voler negare la crisi, che si tocca con mano, voglio ricordare che veniamo da 4 anni di bombardamenti mediatici su crollo delle borse, default di stati come la Grecia, crisi di banche che vengono salvate con soldi pubblici che vanno a gravare sui debiti sovrani degli stati, contratti firmati a ribasso sia sul lato economico che normativo, (contratti pubblico impiego e FIAT), suicidi di disoccupati e imprenditori strangolati dai debiti, politica che non riesce a fare piazza pulita dei privilegi della propria casta, sindacati istituzionali che invece di difendere i diritti dei lavoratori fanno soldi con i finanziamenti della formazione.

Certo che dopo anni di questo battage non bisogna stupirsi se quando vai a rinnovare il contratto e ti dicono che devi lavorare un po' di più per guadagnare circa il 10% in meno, quasi quasi tiri un sospiro di sollievo ed esclami "poteva andare peggio!"

In fin dei conti da noi ancora non si vedono i licenziamenti collettivi e neanche quelli individuali, abbiamo ancora uno dei migliori stipendi tra i salariati, andremo a lavorare per 38 ore settimanali quando le leggi europee ammettono contratti con 48 ore settimanali.

Tutto ciò ha portato la coscienza del ferroviere ad assuefarsi alla dottrina inculcata dai mass media in questi anni, quella del sacrificio per il bene comune, il che non sarebbe un male se il tutto fosse fatto veramente per il bene comune, ma se poi analizziamo ciò che il governo ha fatto per rendere i sacrifici equi, ci accorgiamo che:

1. gli emolumenti dei parlamentari non sono stati diminuiti;
2. i vitalizi dei parlamentari non sono stati aboliti, se pur conteggiati con il sistema contributivo, vengono elargiti al compimento dei 60 anni, mentre tutti i lavoratori vanno in pensione a 67 anni;
3. è vero che è stato introdotto il limite di 300.000 euro per gli stipendi dei manager pubblici, ma non è stato introdotto il divieto di cumulo di incarichi... (vedi Mastropasqua, presidente INPS con altri 30 incarichi);
4. capitolo liberalizzazioni, si è liberalizzato il settore trasporto ferroviario abolendo il contratto nazionale di riferimento, aprendo la concorrenza sul costo del lavoro ma si sono lasciate in pace le professioni, sono tornati indietro sui tassisti e non ci hanno neanche provato sulle banche...

Ora chi sveglierà queste coscienze addormentate?

Come si può tornare a fare scioperi con l'80% di adesione, che ti possono permettere di modificare qualcosa?

Ecco, queste sono le domande che mi sono state poste in un'assemblea a Roma, alla quale ho risposto che ciò si fa con l'informazione e la formazione, però qui sorge il problema, perché è vero che abbiamo internet, ma può bastare?

Evidentemente no, questo purtroppo non è un articolo per dare risposte, che io personalmente non ho, ma per far nascere delle domande per cui poi uno cerca delle risposte, spero di aver messo un seme da cui possa rinascere la pianta del risveglio...

C.S. Iacovella Marcello

LICENZIAMENTI**Manifesta insussistenza**

C'è chi canta "VITTORIA!" per l'accordo trovato sull'art. 18. Però analizzando a fondo non si capisce perché si canti vittoria quando con il termine "manifesta insussistenza" tutte le lotte fatte finora dai sindacati e dai cittadini per garantire il reintegro del lavoratore licenziato per motivi economici svaniscono nel nulla.

Il perché è scritto molto bene sul giornale “Il Fatto Quotidiano” nell’articolo di Bruno Tinti del 11 aprile 2012 pag.18.

Provo a sintetizzare l’articolo. Il giornalista spiega il significato di *manifesta insussistenza*, che vuol dire “il fatto posto alla base del licenziamento non esiste”.

L’autore dell’articolo scrive: “[...] **l’insussistenza senza aggettivi è cosa diversa dall’insussistenza manifesta [...] Un fatto o sussiste o non sussiste [...] ne deriva che il giudice potrà reintegrare il licenziato solo quando, da subito, senza indagini, senza prove, manifestamente appunto, è sicuro che il motivo economico non sussiste. Se invece dubita, se per decidere deve acquisire prove, allora niente reintegro. E cosa al suo posto? Ma è chiaro, l’indennizzo. E infatti Monti-Fornero lo dicono espressamente: nelle altre ipotesi, cioè quando l’insussistenza del motivo economico va accertata con una normale istruttoria dibattimentale (prove, testimonianze, perizie), quando dunque non è manifesta, di reintegro non se ne parla. Magari alla fine salta fuori che il motivo economico non c’è; ma, siccome è stato necessario un vero e proprio processo per rendersi conto, niente reintegro, solo un po’ di soldi.**”

Ebbene, cari colleghi, per me non c’è vittoria, perché le aziende avranno da subito una motivazione all’apparenza valida e se sarà necessario un normale processo addio reintegro.

Spero di essere riuscito a sintetizzare bene l’articolo del giornalista Bruno Tinti, se così non fosse chiedo scusa a lui e a voi tutti.

Francesco Fiorani

SOCIETÀ

Gli invisibili

Nella vita ci sono “invisibili” agli occhi e “invisibili” alla mente.

Gli “invisibili” agli occhi sono quelle persone che tutti i giorni (soprattutto nelle grandi metropoli) vediamo dormire, mangiare, bere o semplicemente stazionare sotto i ponti o nelle stazioni. Passiamo vicino a loro e proviamo sensazioni varie, a seconda della sensibilità, ma che poi, una volta a casa o al bar con gli amici, ci dimentichiamo.

Gli “invisibili” alla mente sono invece quelle persone che neanche riusciamo o possiamo vedere, perché non stazionano sotto i ponti, non dormono nei treni, non ci chiedono elemosine e non “disturbano” noi cittadini di serie A che lavoriamo e produciamo. Questi “invisibili” è come se non esistessero. Quando alcuni quotidiani ci raccontano le loro storie (e purtroppo solo pochi ne parlano), è come se ci stessero raccontando una favola, una storia di fantascienza. Questo perché non li vediamo come gli “invisibili” che ci disturbano gli occhi o l’olfatto, poiché questa classe di “invisibili” se ne sta chiusa dentro casa per non spendere, perché se esce, lo fa solo per provare a cercare un posto di lavoro e non per andare a cena fuori o al cinema. Sono “invisibili alla mente” perché è la nostra testa che si rifiuta di pensarci, per un meccanismo di autodifesa.

La maggior parte dei cittadini italiani che lavora o studia non li vede e non si rende conto (o non vuole rendersi conto) di queste persone, perché noi crediamo solo in quello che vediamo (e chi scrive è pure ateo). Quando noi siamo sul posto di lavoro vediamo altri colleghi che, come noi, lavorano e hanno, forse, qualche sicurezza; quando usciamo vediamo persone sorridenti perché loro, come noi, possono permettersi (anche se raramente) qualche svago.

Ogni nostra relazione con il mondo esterno e con la vita è miope e superficiale, perché vediamo chi c’è e non chi non c’è.

Non riusciamo ad immedesimarci in loro perché non li conosciamo, non li vediamo, non li sentiamo e non ci pensiamo... ma loro ci sono.

Sarebbe bello un giorno riuscire a farlo e così comprendere le esigenze di tutti quelli che ci circondano: lavoratori e non, cristiani e musulmani, israeliani e palestinesi, occidentali e orientali. Forse impareremmo che il vero segreto della vita non è quello di guardare e difendere solo il proprio orticello, pensando solo a

se stessi, perché non si può essere felici se tutt'intorno c'è miseria e distruzione.

Un "amico" di Radio Rock diceva sempre : "Nella Costituzione c'è scritto che l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro, ma si sono dimenticati di dire che te lo devi anda' a cercà!". Oggi Paolo, se fosse qui, forse converrebbe con me che hanno tolto anche la possibilità di cercarlo.

Francesco Fiorani

LIBERO MERCATO E CONCORRENZA

Parte Nuovo Trasporto Viaggiatori

È partito il 28 aprile il servizio commerciale di NTV, la società fondata da Della Valle, Montezemolo e Punzo. Treni pieni di curiosi e di autorità, di viaggiatori e di osservatori attenti. Naturalmente le polemiche non si sono fermate al pre-esercizio, ma si sono sprecate anche dopo il primo viaggio.

La caratteristica del nuovo treno Italo che più ha sconcertato il Codacons è che «chi viaggia nelle carrozze riservate alla classe "Smart" (corrispondente alla seconda classe dei vecchi treni) non ha diritto di accedere alle carrozze dei livelli superiori (Prima e Club)».

«Dalla classe Smart abbiamo provato a visitare gli altri ambienti del treno al fine di testare il comfort e verificare i servizi offerti dai livelli più costosi, ma un addetto ci ha sbarrato la strada - spiega Rienzi, presidente del Codacons - spiegandoci che chi viaggia in classe economica non può accedere alle carrozze riservate ai possessori di biglietti Prima e Club, e che avremmo potuto osservarle dall'esterno attraverso i finestrini una volta scesi in stazione. Ci sembra una discriminazione assurda e ingiusta, che potrebbe avere addirittura ripercussioni sul fronte della sicurezza. In caso di incendio su una carrozza Smart, infatti, come faranno i passeggeri a mettersi in salvo se non possono accedere alle altre aree del treno?»¹.

Naturalmente, come vuole buona prassi, NTV ha smentito categoricamente le accuse², che, ricordiamo, a suo tempo erano state sollevate anche contro il servizio a 4 livelli sui treni Frecciarossa di Trenitalia.

Intanto si scopre che i prezzi dei biglietti di NTV sono praticamente identici a quelli di Trenitalia, secondo quanto riportato dalle associazioni aderenti a Casper (Comitato contro le speculazioni e per il risparmio), Adoc, Codacons, Movimento Difesa del cittadino e Unione nazionale consumatori. Secondo loro NTV «parte con il piede sbagliato». «Basti pensare che la tratta Roma-Milano con Trenitalia costa 91 euro, con NTV 88 euro; per andare da Roma a Firenze con Trenitalia si spendono 45 euro, con NTV 46 euro. Mediamente la differenza è di appena il 3%, pari a 1,75 euro».

«Se il buongiorno si vede dal mattino, le premesse di NTV sono assolutamente negative, e la tanto attesa concorrenza in favore degli utenti del trasporto ferroviario sembra essere ancora lontana. Non faremo alcun sconto alla nuova società», avvertono Adoc, Codacons, Movimento Difesa del Cittadino e Unione Nazionale Consumatori. «Vigileremo sul rispetto dei diritti degli utenti e sulla qualità dei servizi offerti, denunciando qualsiasi comportamento illegittimo di NTV», concludono³.

Dicevamo che è partito male il servizio di NTV, che oltre ai ritardi accumulati per la partenza dell'esercizio, ha fatto una gaffe qualche giorno precedente il debutto, quando il proprio treno ha chiesto locomotiva di soccorso in stazione a Bologna⁴.



Manuel Balbi

¹ http://www.asca.it/news-NTV__Codacons__disservizi_su_Italo__Wi_Fi_non_funziona-1149163-ECO.html

² <http://www.ntvspa.it/it/ntv/pagine/1168/NTV-smentisce-Codacons-”Nessun-limite-a-mobilità-sui-treni-.html>

³ <http://www.giornalettismo.com/archives/279738/ntv-ecco-la-differenza-di-prezzi-con-trenitalia/>

⁴ <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/04/25/italo-ancora-partito-ritardo-treno-fermo-durante-prove/207585/>

Pillole & Agenzie

USB smonta controriforma del lavoro della Fornero

Si è tenuta alle 8:45 del 17 aprile l'audizione dell'Unione Sindacale di Base presso la XI Commissione Senato sul Disegno di legge 3249 - Riforma del lavoro.

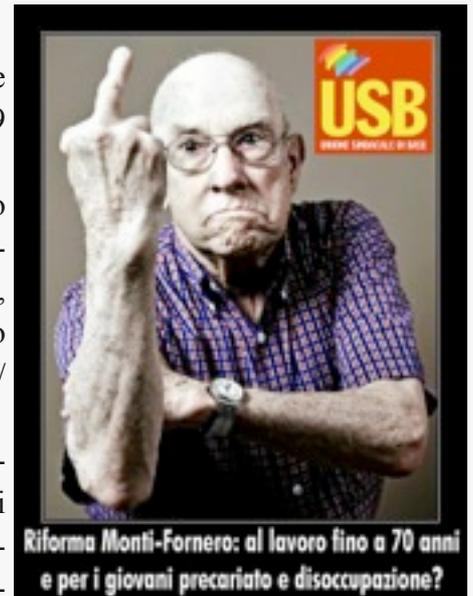
All'audizione, presieduta dal Presidente la Commissione Lavoro Previdenza Sociale, Pasquale Giuliano, e dal Vice Ministro al Welfare, Michel Martone, sono intervenuti per la USB Fabrizio Tomaselli, dell'Esecutivo confederale nazionale, e Carlo Guglielmi, dell'Ufficio giuridico della Confederazione nonché Presidente del Forum Diritti/Lavoro.

Nel corso dell'audizione Tomaselli ha chiarito la posizione nettamente contraria dell'organizzazione, invitando i numerosi Senatori presenti a non votare il disegno di legge che costituisce una controriforma del mercato del lavoro. Infatti, mentre rimane intatto un immane "supermarket della precarietà", che toglie alle ultime due generazioni ogni prospettiva di futuro, nel DdL non viene riconosciuto alcun diritto al reddito, indispensabile per garantire una vita libera e dignitosa a tutti i non occupati; a ciò si aggiunge una sostanziale manomissione dell'art. 18, dando mano libera ai licenziamenti, e la drastica riduzione, in durata e quantità, degli ammortizzatori sociali.

L'avvocato Guglielmi ha illustrato sinteticamente la articolata relazione che la USB ha presentato e consegnato al Presidente, smontando, nei pochi minuti a sua disposizione, il testo del disegno di legge sia sotto il profilo giuridico sia sotto quello degli effetti che il DdL, se approvato, produrrebbe sul mercato del lavoro e sui diritti dei lavoratori.

Al termine dell'audizione, la delegazione USB ha consegnato al Presidente e al Vice Ministro Martone una proposta di emendamento all'articolo 52 del DdL sulla questione degli "esodati", predisposto dal Comitato Esodati d'Italia.

La relazione integrale e la proposta di emendamento sono scaricabili dal portale www.usb.it



Appalti e mafia

L'impresa che ha in appalto i lavori della metropolitana di Palermo per oltre 600 milioni di euro è infiltrata dalla mafia? Niente paura, può continuare a scavare come se nulla fosse accaduto: rescindere totalmente il contratto costerebbe troppo, al committente e alla collettività, e sarebbe dunque "sconveniente". È la tesi, assai singolare, di Rete Ferroviaria Italiana, che ha deciso di revocare solo una piccola parte dell'appalto, portandolo da poco più di 596 milioni di euro a 465 milioni. Meglio Cosa Nostra, insomma, che il blocco totale delle attività di cantiere: causerebbe la perdita dei "finanziamenti europei", determinerebbe "l'allungamento e l'inasprimento dei disagi per i cittadini", e i nuovi costi dovrebbero essere "attualizzati", e, quindi aumentati.

Se con la mafia bisogna convivere, come dice Lunardi, e come confermano, ai massimi livelli istituzionali, le inchieste della Procura di Palermo sulla trattativa mafia-Stato, dalla decisione dell'ingegner Andrea Cucinotta, responsabile del nodo di Palermo per RFI arriva una conferma concreta: nero su bianco, in risposta a una nota della Prefettura che gli chiedeva di revocare l'appalto ai sensi dell'art. 11 del Dpr 252 del '98, l'ing. Cucinotta ha risposto "nì", revocando solo una minima parte del contratto con il Nodo di Palermo, il raggruppamento di imprese costretto a licenziare il direttore tecnico, l'ingegnere Giuseppe Galluzzo, sorpreso dalle intercettazioni in rapporti con boss, e a richiamare in sede a Torino il geometra catanese Roberto Russo, coinvolto nelle indagini.

Secondo RFI esistono “concrete ragioni che rendono del tutto sconsigliato, per l’amministrazione e la collettività, l’interruzione dei lavori”. E cioè la perdita dei finanziamenti europei. L’inasprimento e l’allungamento dei disagi per la popolazione residente che è chiamata a sopportare con i cantieri aperti. E infine l’aumento dei costi, “attualizzati alla data del conseguente riaffidamento ad altro appaltatore” che non potrebbe rispondere, e qui il danno è solo ipotetico, “dei maggiori tempi e costi eventualmente derivanti da varianti di esecuzione dovute a carenze del progetto esecutivo”.

Quindi, è la decisione finale, si revoca soltanto il lotto B dei lavori, non ancora consegnato. Il costo complessivo passa da 596 milioni a quasi 465 milioni, “fermo restando che tale importo dovrà essere ridefinito a seguito della redazione dello stato di consistenza delle opere afferenti la tratta C oggetto di recesso parziale”. Per Rfi Pietro Lunardi aveva ragione: dobbiamo abituarci a convivere con la mafia. E a rassegnarci se si infiltra negli appalti milionari: revocarli, costa di più. Al committente e alla collettività.

fonte: Il Fatto Quotidiano

Il Veneto multa Trenitalia per i disservizi

La Giunta regionale del Veneto, su iniziativa dell’assessore alle politiche della mobilità Renato Chisso, ha irrogato una sanzione complessiva di €1.520.397,90 per i disservizi come: ritardi, mancate comunicazioni, sovraffollamento e altre inadempienze contrattuali da parte di Trenitalia nel corso del 2011. «Il calcolo della multa, che come di consueto restituirò ai pendolari sotto forma di sconti sugli abbonamenti - ha spiegato l’assessore - sono il risultato del monitoraggio sulla qualità del servizio svolto, in relazione a violazioni contrattuali riguardanti gli standard di qualità delle prestazioni». «Ribadisco ancora una volta che Regione e pendolari pagano per il servizio svolto - ha affermato l’assessore - sulla base di un contratto sottoscritto dalle parti che purtroppo più di qualche volta non è stato rispettato. Il servizio non è sottopagato, per intenderci, ma è il risultato di impegni reciproci delle parti firmatarie, una delle quali dimostra di avere problemi nell’effettuazione di quanto si è liberamente impegnato a fornire. Poiché questo penalizza gli utenti, come in passato abbiamo deciso di risarcirli almeno in parte dei disagi sopportati, restituendo loro sotto forma di sconti l’importo della sanzione».

I treni tedeschi andranno più piano: «Inutile viaggiare a 300 all’ora, costa troppo»

Berlino frena i treni ad alta velocità. In un’intervista al periodico «Wirtschaftswoche» il presidente delle ferrovie tedesche, Rudiger Grube, ha annunciato che la prossima generazione degli Ice - equivalenti ai TGV francesi e agli Etr 500 italiani - non viaggerà più a 300 chilometri all’ora, ma “solo” a 250. «Per la Germania la velocità di 250 chilometri all’ora è più che sufficiente - ha spiegato Grube -, tanto più che le tratte dove gli Ice possono raggiungere i 300 all’ora sono solo due: Colonia-Francoforte e Norimberga-Ingolstadt».

Costruirne di nuove costerebbe troppo. Il rallentamento da 300 a 250 della velocità massima comporta una serie di vantaggi: minor costo di produzione e di manutenzione dei treni, e minor costo di manutenzione delle linee. Grube ha inoltre ricordato che la minore velocità riduce i ritardi dovuti alle perturbazioni del traffico, e rende più facile il rispetto delle coincidenze.

Meno velocità in cambio di maggiore affidabilità, insomma. La strategia annunciata da Grube rappresenta un dietrofront rispetto a quella del suo predecessore, Hartmut Medhorn; secondo Grube, inoltre, è stata oggetto di accese discussioni all’interno della società, soprattutto con i vertici della divisione che gestisce il traffico a lunga percorrenza.

Ma quanto si perde davvero ad andare un po’ più piano? Nel caso del nostro Paese, per esempio, le due tratte più lunghe che i treni possono percorrere a 300 all’ora sono quelle da Tavazzano (tra Milano e Lodi) a Modena (circa 150 chilometri) e tra Roma e Napoli (poco meno di 200). Su 150 chilometri di per-

corso la perdita di tempo rallentando da 300 a 250 all'ora è di sei minuti, che può essere compensata in parte da una maggiore accelerazione. Tenuto conto che da Bologna a Firenze la differenza è irrisoria e che da Firenze a Roma la linea è comunque limitata a 250 all'ora, la perdita di tempo da Milano a Roma sarebbe dunque compresa tra i 5 e i 10 minuti.

fonte: ilSole24ORE

Lavavetri lasciato morire accanto ai binari

Il macchinista del treno 8349 del 19 febbraio, partito da Foggia alle 14:20, poco prima di entrare in stazione a Barletta, vede sui binari un uomo a faccia in giù che sembra dormire. Il treno si ferma e per soccorrere l'uomo scendono il capotreno e due passeggeri: per loro il 17 aprile è scattata la denuncia per omissione di soccorso.

Secondo la Polfer l'uomo respirava ancora ma dalla "sala comando" sarebbe stato dato l'ordine di riprendere la marcia senza attendere i soccorsi. Alle forze di polizia, inoltre, sembra che quel giorno siano giunte notizie incomplete e fuorvianti che avrebbero così impedito di rintracciare il malcapitato, deceduto dopo ore di agonia e identificato in Jillali Motaki, marocchino di 47 anni privo di permesso di soggiorno.

La Polfer ha così denunciato le tre persone per omissione di soccorso e altri reati alla Procura della Repubblica di Trani e sta compiendo accertamenti per verificare la correttezza delle procedure seguite da Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Trenitalia per la gestione dei soccorsi negli ambiti ferroviari.

fonte: la Repubblica

Scontro frontale fra treni

È morta una dei passeggeri rimasti feriti nell'incidente ferroviario del 21 aprile scorso nei pressi di Amsterdam. Si tratta di una donna di 68 anni che, secondo quanto riferiscono i media locali, era cittadina olandese. Il numero complessivo dei feriti nel frattempo è stato ridotto a 117, 42 dei quali in condizioni serie, anche se ammontano a soli sessanta coloro che non sono ancora stati dimessi.

fonte: la Repubblica

Pareggio di bilancio in senato

Entra nella Costituzione il pareggio di bilancio: il ddl, già approvato in prima deliberazione dai due rami del Parlamento e in seconda deliberazione dalla Camera, ha ottenuto il 18 aprile il via libera definitivo a Palazzo Madama nel quarto e ultimo passaggio parlamentare. È stato approvato con il quorum dei due terzi degli aventi diritto (era 214 su 321, i sì sono stati 235) e questo impedisce il ricorso al referendum confermativo. Perché i media tacciono?

Link

Il treno dei carini

<http://www.pennabiro.it/?il-treno-dei-carini/>

Congratulazioni a Ezio Gallori, premiato con la Stella al Merito del Lavoro il 1° maggio 2012 a Firenze!



http://firenze.repubblica.it/cronaca/2012/05/01/foto/primomaggiore_62_premiati-34271434/8/