



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 | Scioperi | 7 |
| Licenziamento De Angelis..... | 2 | Democrazia | 8 |
| OrSA | 3 | ILVA..... | 9 |
| Incidente in Calabria..... | 4 | Convegno “un treno carico di stress” | 9 |
| TPL campano | 4 | <i>Pillole & News</i> | 10 |
| Sciopero in Emilia Romagna | 5 | <i>Link</i> | 10 |
| Orario di lavoro DTP di Bologna..... | 5 | | |

visita www.cronacheferroviarie.com/

EDITORIALE

Dopo lo sciopero nazionale USB ferrovieri, 10 gg. di sospensione

Che dire? Che evidentemente l'arma dello sciopero da parte della nostra organizzazione sindacale fa paura alle FS.

È un attacco pesante contro coloro che non accettano in silenzio la firma del nuovo contratto nazionale; un contratto che aumenta l'orario di lavoro per tutti, che contiene aumenti salariali inferiori alle due ore in più lavorate, che peggiora i turni e le condizioni di lavoro, che porta ad un peggioramento sostanziale delle retribuzioni in ferrovia.

USB ferrovieri non si lascerà intimidire da questo attacco, così come non lo farà il collega Iacovella, al quale va tutta la solidarietà e l'appoggio della nostra organizzazione.

Intanto anche i diritti dei pendolari vengono calpestati, visto che la Corte d'Appello di Roma ha rigettato il ricorso del Comitato Pendolari FR 8° Carrozza di Nettuno [v. Cf n. 7/2012, ndr] contro l'ordinanza con la quale il Tribunale di Roma, in data 20 settembre 2011, aveva dichiarato inammissibile la class-action.

Secondo i giudici della Corte d'Appello di Roma, la richiesta di doveva essere rivolta alla Regione Lazio che ha il “potere di vigilare sull'esatta esecuzione del contratto” (in questo periodo di *spending-review* non sarà semplice ottenere un servizio migliore dalle Regioni).

Infine apprendiamo con disappunto che in Trenitalia, anche se il contratto non lo prevede più, alcuni giovani macchinisti siano stati messi d'ufficio in posizione di disponibilità pura, ovvero senza turno assegnato. Tutto ciò nonostante IVU (che dovrebbe garantire il turno a tutti) e nonostante la presenza massiccia di personale in trasferta (non sarebbe più economicamente vantaggioso richiamarlo?).

Nonostante la forte tradizione normativa tipicamente ferroviaria, sembra che sempre più ci sia una deregolamentazione in atto.

la Redazione

LICENZIAMENTO DE ANGELIS**Arriva l'accordo per la conclusione della annosa vicenda**

Il giorno di ferragosto del 2008 il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza nonché macchinista Dante De Angelis viene allontanato dal posto di lavoro, perché, viene informato a voce, è stato licenziato.

La sua gravissima colpa, stando alla sensibilità aziendale, sarebbe stata quella di "allarmare" l'opinione pubblica circa la scarsa sicurezza e manutenzione degli ETR500 (oggi conosciuti come Frecciarossa).

Per dovere di cronaca ricordiamo che nel luglio del 2008 ben 2 convogli composti da ETR500 si spezzarono per il semplice fatto che il macchinista aveva dimenticato inserita la piastra dell'SCMT in coda. Per chi mastica poco di termini ferroviari, si trattò in soldoni di spezzamenti in due parti del treno perché la parte finale rimase frenata mentre quella anteriore trainava.

Gli incidenti si verificarono entrambi a Milano, a breve distanza l'uno dall'altro (14 e 22 luglio del 2008) mentre questi convogli si spostavano in manovra.

Un ulteriore incidente si verificò il 24 gennaio del 2009, questa volta "in linea" e con dei passeggeri a bordo del treno. Il treno 9456 si spezzò in due parti alle ore 20:33 nei pressi del Posto di Manovra di Anagni, sulla linea AV/AC Roma - Napoli. Anche in questo caso la coda del treno frenava mentre la parte anteriore "tirava".

Nella relazione conclusiva della Commissione ministeriale costituita con Decreto Dirigenziale n° 472 del 26 gennaio 2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emerse che: «...*inoltre una più opportuna manutenzione degli organi di connessione fra i vagoni del convoglio a composizione bloccata, così anche la verifica del corretto accostamento fra gli elementi del treno, manterrebbe i valori di sforzo negli elementi interessati entro i limiti di progettazione, limitando la "esaltazione" dei fenomeni di stress per le azioni dinamiche che si instaurano durante le frenate del convoglio*». Nel documento infatti viene chiaramente stabilito che la sollecitazione che un tenditore deve sopportare in questi casi potrebbe essere anche superiore a 880KN, mentre i tenditori in uso fino ad allora resistevano al massimo a 85t [834KN circa, ndr].

Ecco perché nel giugno del 2009 l'ANSF prescriveva a Trenitalia di sostituire tutti i tenditori della flotta di ETR500 entro il mese di dicembre dello stesso anno.

Intanto il PM di Torino Raffaele Guariniello era già dal 2006 che indagava sugli spezzamenti dei treni, anche Eurostar¹.

Insomma, tutti a sollevare dubbi sulla sicurezza di questi materiali rotabili.

Anche De Angelis sollevò dei dubbi, che da anni preoccupavano anche gli ambienti giudiziari, e li espresse ad una agenzia di stampa. Questo fu il suo errore.

Licenziato, reintegrato e ora costretto alla conciliazione con un'azienda che non ha esitato a licenziarlo per ben due volte, ritrattando parzialmente le sue affermazioni.

Ricordiamolo, quello degli spezzamenti era anche il periodo delle "Porte Killer", fenomeno ampiamente contestato dai ferrovieri e dei loro rappresentanti per la sicurezza. Problema risolto... a colpi di prescrizioni da parte dell'ANSF. Chi vuole intendere intenda.

Manuel Balbi

¹ La Stampa, 2 luglio 2009 pag. 8

ORSA

Compa! cca' nisciuno è fess!... o si!?

Consci del fatto che attualmente ben altri problemi si pongono nel quotidiano e nel futuro dei ferrovieri, un piccolo dilemma continua ad assillarci e ci turba i pensieri: ma quelli dell'Or.S.A. Lazio ci fanno o ci sono? Il quesito per quanto ozioso ha le sue implicazioni in quel guazzabuglio che è l'attualità delle relazioni industriali nella DTP Roma e prova ne sia l'ultimo volantino che la suddetta OS ha fatto circolare sugli Impianti della Manutenzione Infrastrutture relativamente alla questione delle attività straordinarie non concordate per il rinnovo dell'armamento nella galleria Aurelia e sulla linea Cesano-Viterbo.

Come detto poco sopra, siamo in presenza di attività non concordate, con il dispiegamento di cantieri complessi notturni e svolte a mezzo ditta.

Dunque, come ben sa chiunque abbia almeno un po' di alfabetizzazione sindacale nel settore ferroviario, le suddette attività notturne **non dovrebbero svolgersi** in quanto il combinato disposto delle norme contrattuali (relazioni industriali), degli accordi di settore (riorganizzazione 2004, riduzione riposo minimo giornaliero 2012), ne subordina l'effettuazione all'espletamento di ben determinate procedure di contrattazione, la base delle quali risiede nell'ormai mitologico documento dei Piani di Attività (P.d.A.).

Tuttavia si potrebbe obiettare che nel citato accordo del 2012 le OOSS firmatarie (Or.S.A. compresa) hanno scelleratamente (e illegittimamente) rinunciato alla richiesta dei P.d.A. che dalla Società si sono voluti sostituiti da una più facile lista delle attività su base trimestrale da presentarsi entro il mese precedente a quello di riferimento delle attività stesse: **neanche questo è successo!** ... Senza contare che nello stesso accordo erano previste le c.d. manifestazioni di interesse (M.d.I.) per i profili professionali Tecnico e Capo Tecnico, oltre al richiamo di altre questioni (annose o meno) da risolvere: **carta straccia!**

Nel frattempo i maggioranti di questi campioni sindacali hanno messo la firma sul peggiore dei contratti mai visti in ferrovia.

Allora che ci vuol dire Or.S.A. nel suo volantino, con allegato M40, che il problema di queste attività non concordate riguarda solo la durata della prestazione? E dunque: ci fanno o ci sono?

Noi crediamo buona la prima anche se, considerato che questi personaggi decidono delle sorti di lavoro di molti lavoratori, le due alternative sono o la padella o la brace! E gli altri compari dell'allegria compagnia firmante che dicono? Nulla si ode da quei pulpiti: e allora ci viene da pensare che la voce dell'Or.S.A., con i mezzi mugugni, serva ad alzare la cortina fumogena intorno a questa intollerabile assenza di iniziativa sindacale.

Ribadiamo che è opportuno costruire opposizione a questo scellerato patto di non belligeranza tra Società e OOSS, perché la posta è la perdita di ogni possibilità di incidere come lavoratori su qualsiasi scelta aziendale.

Unione Sindacale di Base, denunciando il grave deterioramento delle relazioni sindacali, ha già diffidato formalmente la Società RFI DTP Roma a procedere con le suddette attività e ha proclamato lo stato di agitazione dei ferrovieri con il blocco delle prestazioni notturne.

Pertanto, ricordando che è già attivato l'ufficio legale di USB, invitiamo i lavoratori ad ignorare le NON indicazioni di Or.S.A. e ad utilizzare l'M40 di richiesta reiterazione del comando per la prestazione notturna da noi diffuso nei giorni scorsi.

**USB Lavoro Privato
Comparto Trasporti - Settore Ferrovie**

INCIDENTE IN CALABRIA**Il risultato delle politiche liberiste**

La tragedia che si è consumata sui binari della linea ferroviaria Taranto-Reggio Calabria che ha visto perdere la vita a sei lavoratori immigrati, è l'epilogo delle scellerate scelte politiche dei Governi nazionali, i quali valutano come orpelli alle politiche liberiste le più elementari regole a tutela dei lavoratori e dei cittadini, e nei quali si inquadrano gli aspetti riguardanti la sicurezza dei trasporti e la totale mancanza di investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture dedicate ai trasporti e per l'adeguamento di quelle esistenti.

Alle scelte nazionali si aggiunge quella della politica regionale che, oltre ai tagli generalizzati delle risorse che non garantisce assolutamente un servizio di trasporto collettivo adeguato all'esigenze dei cittadini, condivide con le FS la necessità di marginalizzare il trasporto locale ferroviario fino a renderlo inutile e quindi non necessario al solo scopo di recuperare risorse economiche magari da spendere per sostenere gruppi parlamentari regionali, commissioni e stipendi dei parlamentari che risultano essere i più numerosi d'Italia rispetto ai residenti e i più pagati con stipendi di oltre dodicimila euro mensili, alla luce degli ulteriori tagli dei treni sulla linea jonica sui quali la Regione Calabria non ha ritenuto di opporre nessuna resistenza nel contrastare le scelte di FS.

L'Unione Sindacale di Base esprime cordoglio, solidarietà e vicinanza alle famiglie dei migranti periti nell'incidente e auspica che la magistratura apra delle opportune inchieste al fine di individuare eventuali responsabili di questa immane tragedia e anche per verificare la regolarità dei contratti di lavoro dei tanti migranti che in quell'area sono solo ombre senza diritti.

USB Trasporti**TPL CAMPANO****È lo sfascio**

Altra tappa nello sfascio del TPL Campano, i lavoratori delle aziende su ferro gestite dalla holding regionale EAV sono senza stipendi, materiale rotabile allo stremo per scarsa o inesistente manutenzione, rete ferroviaria senza alcuna garanzia di tenuta in termini di sicurezza ed affidabilità.



I lavoratori sono stanchi di pagare una crisi economica alla quale non hanno partecipato e della quale non hanno colpe.

Le ricadute sul tessuto sociale e sulla mobilità dei cittadini sono enormi, i tagli regionali al trasporto pubblico locale, entrati in convergenza con incapacità gestionali dei management e della classe politica stessa, passata ed attuale, hanno causato negli ultimi giorni la procedura fallimentare per l'EAVBus, controllata su gomma regionale di 1300 dipendenti, non dimenticando le già note vicende di ACMS di Caserta e CSTP di Salerno.

Da stamane si è bloccata la SEPSA, altra controllata regionale su ferro, dove tutti i lavoratori reclamano sicurezza ed affidabilità dei mezzi ferroviari, condizioni di lavoro degne di questo nome e stipendio, quest'ultimo messo in seria discussione questo mese da un comunicato dell'amministratore dell'azienda e dalle vicende fallimentari di EAVBus.

L'USB, oltre a partecipare attivamente alla fase di lotta e rivendicazione ed essere al fianco dei lavoratori coinvolti, esprime la massima ed incondizionata solidarietà ed appoggio a tutte le forme di lotta che possano essere utili ad innalzare il livello di attenzione sul TPL Campano, affinché si giunga ad una rapida e duratura soluzione dei problemi del settore.

USB Trasporti

SCIOPERO IN EMILIA ROMAGNA**Grande partecipazione allo sciopero di 24 ore fra i ferrovieri di Reggio Emilia, di Ferrara, di Modena e Bologna**

I lavoratori ferroviari e tranvieri di Tper e di ATC Sosta oggi hanno aderito in massa alla giornata di sciopero regionale indetta da USB Lavoro Privato.

Denunciamo il comportamento vergognoso e antisindacale di Tper SpA, che è arrivata ad escludere USB dalla vertenza unitaria in corso e a sottoscrivere un accordo con le altre sigle sindacali che ignora completamente le richieste dei lavoratori, ma che non è servito a fermare la lotta dei tranvieri.

Un presidio di 150 autisti ha assediato pacificamente la sede aziendale durante lo sciopero per ribadire che Tper SpA, nata dalla fusione di ATC e FER, non può continuare ad essere un poltronificio per dirigenti che sa solo far pagare gli sprechi nel trasporto al personale e ai cittadini.

I tagli voluti dal Governo e dalla Regione stanno colpendo il Trasporto Pubblico Locale, con riduzioni del servizio, con nuovi imminenti aumenti delle tariffe e con un attacco alle condizioni di lavoro che colpisce i salari, la salute, la sicurezza dei mezzi e dei lavoratori.

Una delegazione sindacale e dei lavoratori in sciopero Usb è stata ricevuta dai responsabili del personale che ha garantito la disponibilità di TPER a riaprire il confronto con il sindacato.

I lavoratori di ATC Sosta, messi a gara e privati di ogni garanzia per il loro futuro, denunciano la politica suicida del Comune di Bologna che sta trasformando, sulla loro pelle, il controllo della mobilità urbana in una speculazione privatistica che nessun beneficio sta portando, né alla circolazione dei bus, né ai cittadini, né alle casse del Comune.

L'irresponsabile strategia di Tper sta infine mettendo in ginocchio il servizio ferroviario regionale, dove la decisione aziendale di ridurre il personale non consente più nemmeno di garantire la sicurezza dei treni e il rispetto dei diritti contrattuali fondamentali dei macchinisti e dei capitreno.

La soluzione di Tper è fermare i treni e attivare corse sostitutive su bus, far superare ai lavoratori gli orari massimi di prestazione sui treni, ignorare i disagi arrecati a cittadini e lavoratori.

USB Lavoro Privato proseguirà con forza ancora maggiore la mobilitazione a difesa del servizio offerto all'utenza e dei diritti dei lavoratori ferroviari, tranvieri, accertatori della sosta.

Unione Sindacale di Base

ORARIO DI LAVORO DTP DI BOLOGNA**Prove tecniche di “distrazione” di massa**

L'orario di lavoro incide direttamente sulle condizioni di vita dei lavoratori che ne sono interessati. Non dovrebbe pertanto diventare il pretesto per baratti che hai lavoratori poco interessano e ancor meno può diventarlo per decretare la condanna a morte del quadro normativo esistente.

Quello che sta accadendo attorno alla trattativa sull'orario di lavoro della DTP, dovrebbe invitare tutti a riflettere su quale sia la posta in gioco.

Crediamo che la preoccupazione dei lavoratori sia legittima, dover recuperare in giorni diversi le ore non fatte di notte, ad esempio, avrebbe un impatto devastante sulla vita di tutti, ma sappiamo anche che l'azienda non si fermerà all'orario di lavoro, pertanto chiudere gli occhi e lasciare che l'azienda possa affermare il principio che la vede libera di ignorare qualsiasi regola, non ci porterà niente di buono.

Proviamo ad essere più chiari, il fatto che l'azienda faccia delle richieste, oppure imponga delle modalità operative non vuol dire che è nel diritto di farlo, questo è un elemento importante che aiuta a comprendere i risultati che una trattativa come quella sull'orario di lavoro può produrre e soprattutto quali interessi stia-

no tutelando quei sindacati che non oppongono alcuna resistenza alle continue forzature unilaterali dell'azienda.

Per far comprendere quale sia la materia oggi in discussione proviamo a vedere che cosa l'azienda potrebbe fare nel rispetto delle regole: *può chiedere (grazie ad un contratto infame, non lo ripeteremo più ma almeno una volta andava detto) la distribuzione delle due ore in più e se ha bisogno di modificare l'orario di lavoro in mancanza di un accordo può traslare di un ora al massimo, l'orario sul nastro lavorativo. Questo vuol dire che se ad esempio l'orario di lavoro attuale, che è quello da cui si parte, fosse 8-12, 13-16:36, potrebbe essere spostato in avanti o indietro per non più di un ora e potrebbe diventare magari 7:35-12, 13-16:11 se l'azienda valutasse di utilizzare questa opportunità per un periodo di 25 minuti. Il tutto una sola volta l'anno senza poter modificare la pausa pranzo.*

In compenso non potrebbero neanche richiedere quelle prestazioni notturne per cui vogliono farci recuperare, come del resto non possono sostenere che l'accordo sul "blocco invernale" non è più valido.

Per essere ancora più chiari, sarebbe come se l'azienda potesse chiedere 1, ma chiedesse 15 e i sindacati alla fine concedessero 12. Scusate, ma il guadagno per i lavoratori dov'è? A chi serve farci credere che l'azienda può chiedere 15?

Di considerazioni se ne potrebbero fare tante, ma ci ha incuriosito un piccolo giallo. Mercoledì 21 novembre è circolato un volantino firmato da FIT CGIL², FIT CISL, UILT, OrSA, UGL e FAST, che ribadiva alcuni concetti e anche se riteniamo inspiegabile il perché abbiano tanta reticenza nell'affermare che le azioni unilaterali dell'azienda sono illegittime, ne avevamo apprezzato la scelta di riconfermare almeno alcuni punti condivisi anche con noi nel corso del confronto.

Giusto il tempo che qualche dirigente (aziendale?) vi scoprisse elementi non graditi ed ecco che quel volantino è stato misteriosamente cambiato inserendovi un'impostazione più gradita all'azienda. Abbiamo apprezzato l'immediata presa di distanza della UILT che ha ribadito con un altro comunicato i contenuti della stesura precedente e ci aspettiamo per questo, coerenza al tavolo di trattativa.

Più preoccupante il ruolo che sembrano voler giocare FIT CGIL e FIT CISL che tra ristrette e atti di piacioneria sembrano propensi a garantire all'azienda quanto richiesto. Ci farebbe molto piacere che nei fatti sapessero smentirci, l'orario di lavoro incide pesantemente sulle condizioni di vita dei lavoratori e questo per noi è prioritario, ma non è certo speculando sulla paura, che questi sindacati possono rendere più dignitosa una resa che ricadrà pesantemente sui lavoratori.

Un'ultima riflessione, sul volantino incriminato i sindacati fanno riferimento ad un detto che recita presapoco così: non bisogna vendere la pelle dell'Orso prima di averlo abbattuto. Siamo d'accordo, ma visto cosa è successo ad esempio con gli orari degli uffici della DTP di Bologna non vorremmo che per salvare la pelle dell'Orso si scegliesse di vendere quella dei lavoratori. Perché c'è un altro detto che dovrebbe essere da monito per certi sindacalisti e cioè: che è fin troppo facile fare i "finocchi" col culo degli altri. Speriamo che il 26/27 novembre diventi l'occasione per cui, almeno per una volta i lavoratori abbiano la priorità rispetto agli interessi di bottega.

USB Lavoro Privato Emilia Romagna

² FIT CGIL: dicesi di un'organizzazione sindacale che grazie alle scelte del proprio gruppo dirigente ed alla transumanza dei quadri sindacali "trombati" dalla Fit Cisl, la rende molto più simile alla CISL di Bonanni che alla FIOM di Landini. Un interessante soggetto che meriterebbe uno studio di tipo antropologico.

SCIOPERI**Più che uno sciopero, una commedia...**

Il 2 dicembre i sindacati complici nella distruzione dei nostri diritti hanno indetto uno sciopero regionale [Emilia Romagna, ndr] di otto ore per il solo personale di macchina e viaggiante.

A tale proposito vogliamo ricordare che se:

- lavoriamo 38h settimanali, elevabili fino a 46 che con i RFR diventano 52h a disposizione dell'impresa;
- 10h giornaliera;
- il riposo giornaliero è stato ridotto a 14h mentre quello settimanale può essere ridotto a 48h e fino a 35h ed è spostabile dal 4 al 7 giorno;

e al peggioramento della normativa di lavoro aggiungiamo l'agente solo, l'introduzione di IVU e il mancato riconoscimento dell'atipicità del nostro lavoro anche a livello pensionistico, di tutte queste nefandezze dobbiamo "ringraziare" i firmatari del contratto.

Se l'azienda oggi fa la voce grossa e si spinge fino al punto di mettere in discussione il diritto al pasto, negare le camere del Ferrotel ai pendolari e il diritto alle ferie di fine anno questo avviene perché con la firma del contratto ha spostato a proprio favore i rapporti di forza.

Quegli stessi firmatari che con l'azienda hanno cogestito tutto, compreso anche la ripartizione dei dirigenti aziendali, e che oggi in crisi di credibilità e per arginare il malcontento che cresce tra i lavoratori e l'inevitabile aumento delle disdette sindacali, si vedono "costrette" a simulare un conflitto che nella realtà non esiste.

Noi non ci stiamo! Non partecipiamo a questa commedia, non possiamo scioperare con chi sta distruggendo il nostro lavoro e le nostre vite! Non perdiamo neanche un'ora della nostra giornata lavorativa a favore di chi ci ha derubato di 1-2 giornate di riposo su base mensile.

Per contrastare i piani dell'azienda e la liberalizzazione del servizio ferroviario serve un conflitto vero, rilanciamo la mobilitazione dei ferrovieri per conquistare condizioni di lavoro dignitose e per riprenderci il DPR 374 strumento di tutela del nostro lavoro e vera clausola sociale per evitare che la concorrenza fra le imprese ferroviarie avvenga sull'abbattimento dei diritti dei lavoratori.

Non possiamo delegare ai sindacati complici la difesa dei nostri diritti, disdettiamoli in massa e costruiamo il sindacato che serve ai lavoratori.

Unione Sindacale di Base

DEMOCRAZIA

Del diritto di sciopero

Lo abbiamo detto ed adesso lo ribadiamo, perché un diritto è tale se tutti lo riconoscono, altrimenti non si è in uno stato democratico ma, in maniera differente, si è sudditi di un governo totalitario.

È per questo che ci duole ancora l'anima, escoriata dalla reazione urticante della dirigenza di RFI, perché al nostro collega Iacovella Marcello sono stati inflitti 10 giorni di sospensione per aver partecipato ad uno sciopero proclamato, e lo diciamo con forza, secondo i crismi di legge.

La beffa è che in tutta Italia altri dirigenti movimento hanno abbandonato il proprio posto di lavoro, incrociando le braccia contro la stipula di un contratto che non si può accettare, eppure a Marcello, soltanto, è toccato questo marchio di infamia.

Male, perché è solo sui diritti, che sono tali per tutti, che ci può essere un confronto, in quanto in mancanza di questi non c'è nessuna possibilità di dialogo.

Quindi, dopo questa decisione incresciosa, che non possiamo accettare, perché gratuita e fuori luogo, la nostra organizzazione, USB, ha scelto di non mostrare il petto nudo al fuoco nemico, e, con un'operazione a modo, ha provveduto a mettere a punto una difesa adeguata ad una punizione esagerata, tesa ad umiliare un lavoratore che merita, almeno per questo caso, non una reprimenda ma, al contrario, il titolo di giusto.

Quello sul quale ora ci viene da dissertare, tuttavia, riguarda il diritto in se per se.

Infatti, non riusciamo a comprendere bene cosa sia questo modo di riconsiderare le leggi pacifiche e di facile intendimento, rimodulate, da parte aziendale, a seconda dell'esigenza del momento.

Adesso, in ogni modo, la parola finale spetterà ad una parte terza, ed è questa la mancanza grave della società che non potrà più gestire in house un problema che si è creata da sola.

Ora si appurerà, con i tempi della nostra giustizia, chi realmente ha sbagliato, e nel computo sarà posta anche la scelta inopinata della chiusura temporanea di una stazioncina della Ciociaria, per la volontà riotosa di qualche manager che aveva dimenticato di preparare la sostituzione di un dirigente movimento in odore di protesta, non avendo predisposto alcun piano di pronto intervento per attutire gli effetti negativi dello sciopero sulla circolazione dei treni.

Quindi adesso si va in tribunale semplicemente perché si è voluta mettere da parte la diplomazia politica.

Viviamo davvero tempi incerti, tempi in cui è difficile discernere il giusto dall'opportuno, eppure proprio in momenti socialmente così delicati, come gli attuali, si dovrebbe mostrare una certa duttilità ed un'apertura mentale a tutto tondo verso il prossimo, specialmente verso chi dimostra uno spirito di critica leale e sotto l'egida del diritto positivo, a beneficio anche e soprattutto di quella società bigotta e cinica che intende combattere senza infierire in maniera sleale.

Per tutto ciò ribadiamo la nostra solidarietà a Marcello Iacovella senza se e senza ma, anche per non farlo soffrire di un senso di abbandono che non merita, avendo egli scelto, per tempo, di lottare secondo i canoni dell'onestà, qualità che difetta ai sindacati padronali.

Luigi Corini

ILVA

Giù le mani dalla salute e dal lavoro

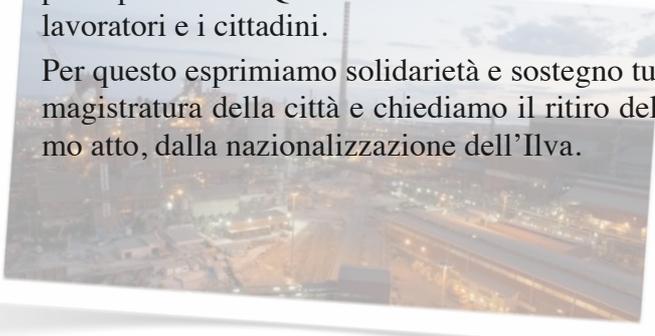
Il decreto con cui il governo ha autorizzato la produzione all'Ilva di Taranto viola il diritto alla salute, i diritti del lavoro e la Costituzione.

Per due anni si continuerà a produrre in condizioni di continuo attentato alla salute e alla vita dei lavoratori e dei cittadini, ribaltando il principio costituzionale che prima si risana e si mette in sicurezza e poi si produce.

Tutto questo scavalcando un atto dovuto della magistratura e cedendo ai ricatti di una azienda criminalmente latitante. Quello del governo è un atto senza precedenti che cancella diritti e legalità nel nome del profitto e del mercato.

Un'altra strada è possibile e giusta. Espropriare Riva e pretendere il risarcimento di tutti i danni e il finanziamento degli investimenti necessari, affidare al potere pubblico con un reale potere di controllo dei lavoratori a cui dovrà essere garantito il reddito, la gestione del risanamento e di un piano industriale di ripresa produttiva. Questa è la sola vera soluzione che rispetti il diritto ad un lavoro sicuro e alla salute per i lavoratori e i cittadini.

Per questo esprimiamo solidarietà e sostegno tutti i lavoratori e ai cittadini di Taranto, pieno appoggio alla magistratura della città e chiediamo il ritiro del decreto del governo che deve essere sostituito, come primo atto, dalla nazionalizzazione dell'Ilva.




Unione Sindacale di Base

CONVEGNO "UN TRENO CARICO DI STRESS"

È stata una giornata importante

Per i macchinisti e i capitreno che hanno partecipato alla realizzazione dello studio sui turni redatto dal prof. Ruggieri e dalla dott.ssa Marrucci; ma non solo: è stato fondamentale il coinvolgimento delle istituzioni e dei tecnici della prevenzione in un'area del mondo del lavoro che riguarda direttamente l'esercizio ferroviario. Le mansioni e i ruoli di chi lavora sui treni sono state analizzate ora dopo ora, azione dopo azione, per ricavare un quadro d'insieme che forse nessuno aveva guardato con tanta attenzione.

Era quello che molti di noi si erano sempre chiesti: possibile che non ci sia nessuno nel mondo scientifico interessato alla vita, e ai disagi, che siamo costretti a pagare per fare il nostro mestiere tutti i giorni e in ogni condizione?

Questo momento è arrivato e possiamo dire di essere entrati, macchinisti e capitreno, nella letteratura scientifica e nelle pagine di quei libri che potrebbero segnare una svolta nel metodo e nell'interpretazione del mondo del lavoro e del suo riflesso su chi quel lavoro svolge: le donne e gli uomini che prestano una grande parte della loro vita, materiale e privata, al prodotto finito delle loro mansioni.

Adesso sta a noi, lavoratori e organizzazione sindacale, fare in modo che questa attività non rimanga solo uno splendido esempio di accademia ma che diventi uno strumento di comprensione, di emancipazione e di lotta per i giorni a venire nostri e di chi ci seguirà.

Intanto dovremo pensare a riprodurre questo lavoro fra quelle categorie, nei trasporti in primis, che vivono realtà e condizioni analoghe.

Altro passaggio dovrà essere quello di inserire il contenuto di questo lavoro di ricerca nel contesto delle rivendicazioni e delle strategie di politica sindacale per riaffermare il diritto a essere considerati più esseri umani e meno macchine a partire dalla definizione dei turni di lavoro fino alla qualità della vita che trascorriamo sui nostri posti di lavoro. Quindi sui treni.

Roberto Testa

Pillole & News

Legambiente aderisce alla mobilitazione per avere i treni merci fuori dalla città di Udine

Il Direttivo del Circolo Legambiente di Udine, nella riunione del 6/11 ha deciso di aderire alla raccolta di firme per sollecitare le Ferrovie a trasferire i convogli nella tratta interrata che dalla Zona industriale udinese (Ziu) arriva al bivio Vat. Pertanto invita i propri soci e simpatizzanti a firmare la petizione, a mobilitarsi a sostegno della protesta sollecitata dai residenti nelle zone adiacenti ai viali Trieste e Vat, via Cividale e Planis e da alcuni consiglieri comunali.

La crociata è stata avviata contro le Ferrovie perché si rifiutano di dirottare i treni merci (oltre 350 alla settimana) nella tratta interrata, realizzata agli inizi degli anni '90 all'esterno della città, linea sottoutilizzata, a danno dei residenti costretti a sopportare i disagi derivanti dai passaggi a livello di via Buttrio, via Del Bon e via Cividale troppo spesso chiusi e dal transito, a pochi metri delle case, dei convogli carichi anche di sostanze infiammabili. È un problema di salute pubblica e di sicurezza; pertanto il Circolo udinese del cigno verde sollecita tutte le persone sensibili a questi problemi a sostenere questa mobilitazione nell'interesse della salute pubblica. Un grazie a Mario Canciani (anche nostro socio) sempre in prima linea a difesa della salute dei cittadini.

fonte: cms.legambientefvg.it

Treno perde anta della porta

La polizia ferroviaria ha aperto un'indagine su un episodio avvenuto nel pomeriggio a bordo del treno regionale 12460 del 23 novembre, Bari-Barletta, dove, durante la corsa, nel tratto tra Trani e Barletta, si è sganciata un'anta della porta di accesso alla prima vettura. Nessuna delle persone che erano a bordo è rimasta ferita. La porta è stata recuperata da personale ferroviario. Il treno ha proseguito la corsa giungendo in stazione dove sono in corso accertamenti per stabilire la dinamica dell'accaduto.

fonte: ansa.it

Accordo con INAIL per monitorare gli infortuni sul lavoro

Il giorno 1° ottobre il Gruppo FS ha sottoscritto un accordo quinquennale con l'INAIL, finalizzato al monitoraggio degli infortuni sul lavoro e al contrasto del ricorso 'troppo facile' a questa forma di tutela; l'intesa, già operativa, vede interessate entrambe le parti. Lo scopo non dichiarato è quello di recuperare personale da una parte, ed erogare minori contributi dall'altra.

Dovrebbero quindi partire anche dei controlli medici agli infortunati, in maniera similare a quanto già avviene per la malattia o l'infortunio non sul lavoro. Questo è reso possibile da recenti pronunciamenti della Corte di Cassazione, che equipara l'infortunio sul lavoro a quello non sul lavoro (e relativi obblighi - v. Sentenza Corte Cassazione n. 15773/2002), dando facoltà al datore di lavoro di richiedere la visita fiscale all'INPS.

Link

Piove dentro il Frecciargento

http://www.youreporter.it/video_Piove_in_treno