



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	Roma Smistamento.....	8
Macchinisti dell'OrSA.....	2	GTT.....	9
Ancora un incidente mortale in ferrovia.....	2	TPER, nuovo materiale rotabile.....	10
No Monti Day 27-10-12.....	3	TPER, personale viaggiante.....	11
Nuovo CCNL.....	4	DTP Roma 18.....	13
Assemblea USB a Roma Termini.....	5	3 ottobre.....	14
Società.....	6	<i>Pillole & News</i>	16
Ferrovie della Calabria/1.....	6	<i>Link</i>	18
Ferrovie della Calabria/2.....	7		

visita www.cronacheferroviarie.com!

EDITORIALE

Scioperiamo per un contratto degno di questo nome!

Il contratto firmato da alcune organizzazioni sindacali è incredibile: aumenta l'orario di lavoro, nessun aumento salariale se non il pagamento delle ore in più lavorate, peggioramento dei turni, della qualità del lavoro, della qualità della vita di tutti noi.

Oltretutto con un Gruppo FSI che dichiara orgogliosamente da oltre due anni di essere in attivo... cioè non c'è neanche la scusante di una azienda in crisi pre-fallimentare...

È un primato non solo in Italia, ma anche in tutta Europa!!!

I cosiddetti aumenti salariali (ci dicono 160 euro) sono una bufala: in realtà è il primo contratto in cui i lavoratori danno qualcosa all'Azienda per lavorare.

ALTRO CHE AUMENTO SALARIALE!!!

NEI PROSSIMI TRE ANNI NON PERCEPIREMO IN REALTÀ NESSUN AUMENTO SALARIALE... Se poi volessimo farci del male e ci mettessimo pure a calcolare la perdita del potere d'acquisto dovuta all'inflazione...

E che dire del peggioramento dei turni, dello spostamento del personale dovuto a chiusure di impianti sempre più massicce, dei continui ricatti per supplire alle carenze di aziende che diminuiscono costantemente la manodopera in settori cruciali.

NOI NON CI STIAMO!!! NO ALLA FIRMA DI UN FALSO CONTRATTO!!!

SCIOPERO NAZIONALE DI TUTTI I FERROVIERI, COMUNQUE LEGATI AL Gruppo FS e non solo, DALLE ORE 09.00 ALLE ORE 17.00 DI DOMENICA 14 OTTOBRE 2012.

la Redazione

MACCHINISTI DELL'ORSA**Contrari alla firma del contratto. Sciopero il 11, 12, 13 e 14**

I rappresentanti dei macchinisti dell'Or.S.A. hanno formalmente ribadito, in Segreteria Generale, il parere contrario del settore a qualsiasi ipotesi di stipula del contratto.

Tale contrarietà, stante il carattere 'federale' della nostra Organizzazione, che prevede l'assenso di tutti i settori, considerato anche il peso che i macchinisti rappresentano all'interno dell'Or.S.A. e la nostra capacità di mobilitazione, implica l'impossibilità per la stessa di sottoscrivere il CCNL già firmato da Cgil Cisl, Uil, Ugl e Fast.

Le pesantissime ripercussioni sui turni, già modificati dal nuovo contratto, hanno imposto la necessità di proclamare uno **sciopero di tutti i macchinisti per i giorni 11, 12, 13 e 14 ottobre 2012**.

Quella che segue è la dichiarazione letta e depositata agli atti dell'odierna riunione di Segreteria Generale Orsa Ferrovie.

«Siamo qui per rappresentare formalmente - nella seduta odierna della Segreteria Generale, convocata oggi 25 settembre 2012 per discutere tra l'altro - "Sullo svolgimento delle operazioni referendarie, per decisioni conseguenti in ordine alla sottoscrizione dei Contratti" - il fermo parere contrario del Sindacato OrSA Macchinisti Uniti verso qualsiasi ipotesi di sottoscrizione dei Contratti in discussione, ovvero, Contratto Attività Ferroviarie, Fs e Trenord.

Ciò per le pesantissime e inaccettabili ricadute negative su tutti i lavoratori del settore ferroviario ed in particolare sul personale mobile.

Questa dichiarazione è da intendersi quale espressione dell'intero corpo degli iscritti del settore macchina, esercitata per la tutela democratica degli interessi dei lavoratori, dell'autonomia e della specificità dei settori aderenti all'Orsa, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto».

Il Coordinamento Nazionale

*Attenzione! Lo sciopero indetto da OrSA, della durata di 24 ore, riguarda soltanto il settore macchina, mentre lo sciopero di 8 ore (prima azione) del giorno **14 ottobre** indetto da **USB** è rivolto a **tutti i lavoratori delle aziende che operano nel settore ferroviario (FerCargo, Trenord, NTV, SBB Cargo Italia, Serfer, RTC e Gruppo FSI).***

ANCORA UN INCIDENTE MORTALE IN FERROVIA**Perde la vita il macchinista del treno 9351 del 24 settembre**

Giuseppe Campanella ha tentato sino all'ultimo l'impatto tremendo con un autoarticolato, l'autista del quale ha cercato di oltrepassare un passaggio a livello mentre le sbarre di questo si stavano chiudendo, abbandonando, poi, indebitamente sui binari il proprio mezzo.

Al dramma del macchinista si deve aggiungere, quale funesto bilancio, il ferimento di una decina di persone, alle quali è andata di lusso vedendo come è stata ridotta la cabina di guida.

Il dramma è accaduto in località Pozzo Faceto alla periferia di Cisternino in provincia di Brindisi, ma di casi del genere,

ultimamente, ne sono accaduti anche a Bari e nei pressi di Brescia.

Morire oggi ad un passaggio a livello per l'incauta azione altrui è inaccettabile e per ciò non smetteremo mai di parlare di sicurezza perché questa rimane l'unica arma per difendere il personale di prima linea. La politica di dismissione dei PL è ancora lontana dal completarsi, anche perché molte risorse economiche sono state stornate per il progetto TAV, che fa danni anche indiretti.

La politica d'innalzamento delle velocità commerciali, poi, incide molto da parte sua, perché una linea sicura non ha certamente PL da attraversare ed a quell'andatura.

Stringendoci forte al cordoglio dei parenti più prossimi del caro Giuseppe, vittima dell'incuria di stato, ci corre l'obbligo di ricordare che l'impianto teorico non è tutto nel lavoro e dove si abbassa la soglia della sicurezza non sempre le professionalità più vive ed il coraggio degli umili basteranno ad evitare simili tragedie, che hanno più del drammatico che dell'inverosimile.

USB, condannando questa politica di abbandono della rete ferroviaria, intende comunicare con queste poche parole un senso di solidarietà sociale, affinché si lavori tutti per tutelare un bene comune che deve essere un beneficio della collettività anziché un motivo di profitto di pochi e per di più scalzi di diritto.



Unione Sindacale di Base Trasporti

NO MONTI DAY 27-10-12

L'appello per la manifestazione nazionale



Siamo persone che lottano, organizzazioni sociali e sindacali, forze politiche e movimenti civili, e ci siamo assunti l'impegno di dare voce e visibilità alle tante e ai tanti che rifiutano e contrastano Monti e la sua politica di massacro sociale, dando vita il 27 ottobre a Roma a una giornata di mobilitazione nazionale, NO MONTI DAY.

Scendiamo in piazza per dire:

NO a Monti e alla sua politica economica che produce precarietà, licenziamenti, disoccupazione e povertà, no alle controriforme liberiste, oggi e domani.

NO all'Europa dei patti di stabilità, del Fiscal Compact, dell'austerità e del rigore, che devastano da anni la Grecia e ora L'Italia.

NO all'attacco autoritario alla democrazia, no alla repressione contro i movimenti ed il dissenso, no allo stato di polizia contro i migranti.

Sì al lavoro dignitoso, allo stato sociale, al reddito, per tutte e tutti, nativi e migranti.

Sì ai beni comuni, alla scuola e alla ricerca pubblica, alla salute e all'ambiente, a un'altra politica economica pagata dalle banche, dalla finanza dai ricchi e dal grande capitale, dal taglio delle spese militari e dalla cancellazione delle missioni di guerra, dalla soppressione dei privilegi delle caste politiche e manageriali, sì alla cancellazione di tutti i trattati che hanno accentrato il potere decisionale nelle mani di una oligarchia.

Sì alla democrazia nel paese e nei luoghi di lavoro, fondata sulla partecipazione, sul conflitto e sul diritto a decidere anche sui trattati europei.

Vogliamo manifestare per mostrare che, nonostante la censura del regime informativo montiano, c'è un'altra Italia che rifiuta la finta alternativa tra schieramenti che dichiarano di combattersi e poi approvano

assieme tutte le controriforme, dalle pensioni, all'articolo 18, all'IMU, alla svendita dei beni comuni, così come c'è un'altra Europa che lotta contro l'austerità e i trattati UE.

Un'altra Italia che lotta per il lavoro senza accettare il ricatto della rinuncia ai diritti e al salario, che difende l'ambiente ed il territorio senza sottomettersi al dominio degli affari.

Un'altra Italia che lotta per una democrazia alternativa al comando autoritario dei governi liberisti e antipopolari europei primo fra tutti quello tedesco, della BCE della Commissione Europea e del FMI, del grande capitale e della finanza internazionale.

Promuoviamo una manifestazione chiara e rigorosa nelle sue scelte, che porti in piazza a mani nude e a volto scoperto tutta l'opposizione sociale a Monti e a chi lo sostiene, per esprimere il massimo sostegno a tutte le lotte in atto per i diritti, l'ambiente ed il lavoro, dalla Val di Susa al Sulcis, da Taranto a Pomigliano, dagli inidonei e precari della scuola, da Cinecittà occupata ai tanti esempi di cultura condivisa come il Teatro Valle occupato e le tante altre in giro per l'Italia, a tutte e tutti coloro che subiscono i colpi della crisi.

Vogliamo che la manifestazione, che partirà alle 14,30 da Piazza della Repubblica, si concluda in Piazza S. Giovanni con una grande assemblea popolare, ove si possa liberamente discutere di come dare continuità alla mobilitazione.

Proponiamo a tutte e tutti coloro che sono interessati a questa percorso di costruirlo assieme, specificandone e ampliandone i contenuti, fermi restando i punti di partenza e le modalità qui definiti.

NO MONTI DAY

- IL GOVERNO MONTI DISTRUGGE LAVORO, DIRITTI SOCIALI, BENI COMUNI E DEMOCRAZIA
- BASTA CON MONTI E LE SUE POLITICHE
- STOP AI DIKTAT DEI GOVERNI LIBERISTI, DELLA BCE E DELL'UNIONE EUROPEA

ROMA 27 OTTOBRE ORE 14,30

MANIFESTAZIONE NAZIONALE
CORTEO da PIAZZA DELLA REPUBBLICA a SAN GIOVANNI

INFO E ADESIONI nomontiday.27ott2012@gmail.com

COMITATO PROMOTORE NOMONTIDAY

Il comitato promotore NO MONTI DAY ROMA 27 OTTOBRE

NUOVO CCNL

Solo confusione

L'introduzione del nuovo CCNL della Mobilità/Attività Ferroviarie del 20 luglio 2012 ha causato, e continua a farlo, grande confusione nel personale.

Le aziende del Gruppo FSI non hanno provveduto ad informare ufficialmente il personale della nuova normativa, che introduce anche importanti cambiamenti. In alcuni impianti sono stati affissi degli avvisi, ma non risulta ancora essere stata distribuita una sola copia del testo contrattuale. Al momento, chiunque abbia il testo è perché ha provveduto autonomamente a stamparlo grazie al documento disponibile sul portale Linea Diretta (del peso di 30MB!).

La mancanza del testo contrattuale sta generando molti problemi nel personale che spesso si vede impossibilitato nel poter rispettare (e veder rispettato!) il nuovo orario di lavoro. Tanto più che per il personale c.d. 'mobile' l'introduzione di IVU (il sistema informatizzato per la creazione e gestione dei turni di lavoro su cui abbiamo già espresso in passato la nostra contrarietà) sta rincarando la dose, proponendo servizi al limite dell'orario di lavoro, se non oltre come riferito da diversi colleghi. Allora, senza il contratto in mano, come può difendersi un ferroviere?

È capitato ad un nostro collega, ad esempio, di trovarsi un servizio notturno ad Agente Solo. È stato lui a doversi attivare per avvisare della mancanza del secondo agente!

In questa situazione abbiamo registrato una forte richiesta di delucidazioni e proteste da parte del personale. Ma in questa fase, come USB, non possiamo che suggerire di rivolgersi alle sigle sindacali firmatarie,

non tanto per voler ‘passare la palla’, ma per far ‘toccare con mano’ ai responsabili di questo scempio - che ancora chiamano contratto - i danni che hanno causato.

Da registrare inoltre la totale mancanza aziendale nei servizi rivolti al proprio personale; ancora oggi sul portale Linea Diretta è possibile vedere la pagina sull’orario di lavoro: 36 ore settimanali (*ad oggi la pagina risulta in fase di ‘adeguamento’ - vedi immagine a lato, ndr*).

Solo a partire dal 1° ottobre, per il personale che accedeva alla propria busta paga dal portale Linea Diretta, compariva l’informativa sull’applicazione del nuovo orario di lavoro a partire dal 1° settembre, con 30 giorni di ritardo. Della serie: meglio tardi che mai!



Manuel Balbi

ASSEMBLEA USB A ROMA TERMINI

Verbale assemblea USB del 17 settembre

L’assemblea si è aperta con la lettura del CCNL sul capitolo delle RELAZIONI INDUSTRIALI per capire se le procedure di raffreddamento chieste, ultimamente, dai sindacati firmatari siano valide.

Roberto Testa ha ricordato ai presenti i 4 punti propedeutici pre-contratto concordati dalle stesse organizzazioni firmatarie, poi, del nuovo CCNL, che impongono ai sindacati concertativi di non intraprendere azioni di forza nei mesi successivi alla firma.

Per tutto ciò l’intera assemblea non ha compreso il percorso iniziato dai sottoscrittori dell’ultimo contratto per i ferrovieri, in quanto la norma accettata a priori inibisce questa scelta di lotta.

Roberto, considerato che la nostra organizzazione non ha accettato il recente patto lavorativo, ha proposto di dare mandato alla struttura nazionale al fine di predisporre un’azione di sciopero nazionale per tutti i ferrovieri contro i contenuti del CCNL.

Stefano Fiorani, da parte sua, ha proposto l’apertura di un tavolo di discussione della nostra organizzazione con gli altri sindacati non firmatari per preparare un’assemblea che coinvolga il maggior numero di persone possibili al fine di porre le basi per azioni di lotta comune nel prossimo futuro.

Inoltre Stefano ha chiesto alla nostra sigla di portare avanti azioni concrete contro l’azienda là dove la stessa non rispetti il concordato contratto che ha già, di fatto, messo in discussione nella gestione del personale.

Il primo esempio dell’interpretazione soggettiva del disposto contrattuale è stata la stesura dei turni individuali circa i quali abbiamo rilevato, almeno in due casi, una cadenza anomala del riposo settimanale di turno, posizionato, fuori normativa, all’undicesimo ed al decimo giorno.

Per questo l’intera assemblea ha predisposto un mod. M40 da presentare al CPV per regolarizzare i servizi errati, e la segreteria si impegna a scrivere una lettera per sensibilizzare l’azienda a risolvere il problema a tutto il personale.

È stato segnalato anche il problema della professionalizzazione del personale specialmente sulle nuove tecnologie (TABLET), che puntualmente l’azienda non fa, e la segreteria USB si è impegnata a chiedere il rispetto delle norme contrattuali che prevedono, appunto, l’istruzione dei ferrovieri tramite scuole professionali.

USB, infine, tramite i suoi attivisti si è impegnata a continuare le ricerche sullo stress del personale mobile, cercando nuove soluzioni per l’umanizzazione dei turni.

L’assemblea ha chiuso i lavori alle ore 13.00.

USB Ferrovieri Lazio

SOCIETÀ

Il ponte Maiorana sulla linea ferroviaria per l'aeroporto

La situazione ha del grottesco, eppure è tristemente vera, e per i tanti turisti che arrivano o partono da Roma, usufruendo del collegamento ferroviario per l'aeroporto Leonardo da Vinci, lo spettacolo non è dei più edificanti.

Infatti uscendo dalla stazione di Roma Trastevere, cuore della capitale, prendendo la direzione per Fiumicino, sulla sinistra sotto il primo ponte stradale che si passa, non si può non notare un ridotto di alcuni homeless di diversa etnia, realizzato all'aria aperta e senza alcun riparo se non lo stesso ponte Maiorana che ha assunto anche le funzioni di tetto.

Quindi tutto è alla luce del giorno e l'accampamento composto da tende, reti, materassi, coperte, cartoni, vivande ammucchiate, fornelli e tanta tanta immondizia sparsa tutto intorno, è uno spettacolo indecoroso che non fa bella mostra di sé.

Se non andiamo errati, diciamo, con il beneficio del dubbio, che questa moderna corte dei miracoli non deve brillare per cura, insistendo tra l'altro su un suolo che forse, anche se possiamo sbagliare, è di proprietà del Gruppo FSI, tanto è che dalla sede viaria l'assembramento dista 3-4 metri ed è separato da questa da una recinzione di plastica del tutto fatiscente, che non oppone difesa ad un'eventuale, quanto occasionale, invasione dei binari.

Noi non abbiamo nulla contro chi può solo sopravvivere in questa società di falsi valori sociali e morali, ma certamente l'immagine offerta ci lascia a delle considerazioni profonde sulle tutele a favore di persone in estrema difficoltà che non possiamo non rilevare, in quanto oltre la modesta figura davanti a tanti visitatori, convenienti per piacere nella città dei papi, c'è un altro aspetto che intendiamo evidenziare da queste pagine di cronaca ferroviaria.

Infatti in quella terra di nessuno, dove ad occhio nudo si vede come l'igiene sia stato bandito, ci domandiamo se insiste la presenza di animali attirati proprio dalla mancanza di pulizia, non essendoci, a vista, neppure delle ritirate igieniche o erogatori d'acqua potabile per la pulizia personale o per la cottura dei pasti.

Se questo avviene sul suolo ferroviario, qualcuno dei nostri manager, che non coglie la sostanza delle cose, ne è responsabile?

Ci può essere pericolo di epidemia se continuano a convivere nello stesso luogo persone ed animali non certamente tra i più apprezzati?

Se qualcuno, anche qualche operatore umanitario, ha una risposta a tutto questo saremo stati contenti di aver dato un motivo valido per mobilitare le coscienze, sollevando un problema civile più che di immagine, anche se proprio da quella, strumentalmente, siamo partiti, per meglio evidenziarlo ad una platea che, pur conoscendo bene il problema, non dimostra di avere l'intenzione di volerlo definire.

Segreteria Regionale Ferrovieri Lazio USB

FERROVIE DELLA CALABRIA/1

I lavoratori bloccano il servizio su tutta la Regione

A distanza di un anno esatto dalla firma dell'accordo del 26 ottobre 2011 (sottoscritto da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt, Ugl, Faisa-Confail, Orsa, Sul, Unsiu e Ferrovie della Calabria), definito storico forse perché ha innescato la retromarcia facendoci tornare indietro di 50 anni; che ha cambiato in modo radicale la parte normativa riguardante l'orario di lavoro e i criteri per la formulazione dei turni di servizio; che ha ridotto il salario aziendale mediamente di €300 che ha introdotto nuove flessibilità anche in deroga ai CCNL; che ha lasciato senza lavoro circa 100 colleghi; le lavoratrici e i lavoratori hanno deciso che è giunto il momento di chiudere, in modo definitivo, la crisi della loro azienda e dicono ADESSO BASTA alle prese in giro e alle false promesse fatte dalla Regione Calabria, dal management aziendale e dal sindacato trattante sottoscrittore dell'accordo richiamato.

Un accordo quindi, che ha causato danni irreparabili e svenduto conquiste salariali e diritti conquistati con anni di dure lotte e che sembra possa ancora incidere pesantemente sulle condizioni salariali e di lavoro a causa anche della maldestra interpretazione dell'azienda a cui il sindacato trattante non riesce ad opporsi e che non ha risolto la questione economica dell'azienda nonostante le laconiche dichiarazioni aziendali dove si afferma che i costi sono in linea con le risorse disponibili.

L'unica certezza è che si è ancora in attesa della quattordicesima mensilità di Luglio, del salario di Agosto, del rimborso Irpef, degli arretrati delle competenze accessorie dell'anno 2011, in media a oltre €3.000 a dipendente; che l'azienda non versa oramai da circa due anni le quote associative ai fondi integrativi e ai fondi pensione, alle assicurazioni, alle finanziarie alle banche che per questa ragione hanno anche bloccato i conti correnti negando anche la possibilità del credito.

Una situazione grave alla quale le lavoratrici e i lavoratori hanno deciso di dire basta mentre il sindacato trattante e la Regione Calabria, che avevano garantito la soluzione del problema, si sono letteralmente dileguati abbandonando il campo se non comparire e dire che si sta lavorando "alacrememente" alla soluzione del problema.

Un sindacato trattante che si è sottratto alla crisi aziendale scaricandola solo sui lavoratori, conservando i suoi privilegi, l'azienda gli regala oltre 4.000 giornate di permessi sindacali e riconosce a chi è in *PS* la *NIP* (Nuova Indennità di Presenza) pari a €3,50 giornalieri con un costo di oltre €650.000 annui, nonostante i loro accordi di merito sottoscritti in sede nazionale; che continua nelle malversazioni allo scopo di privilegiare i propri iscritti in caso di nomine, trasferimenti, etc.

Nel frattempo la Regione Calabria resta immobile, ritarda a erogare i 120 MLN di € già stanziati per la copertura dei debiti contratti nei confronti delle FdC e per il risanamento delle infrastrutture. Risorse fondamentali per superare questa delicatissima fase in attesa dei 20 MLN stanziati dal Governo nazionale allo scopo di favorirne il trasferimento alla Regione Calabria della società.

Alle lavoratrici e i lavoratori hanno deciso e dicono **ADESSO BASTA**. Da parte nostra, come sempre, non mancherà il nostro sostegno. Il Trasporto Pubblico Locale e le società a capitale pubblico come le FdC, ambedue beni comuni, devono essere difese a ogni costo al fine di garantire dignità alle maestranze, occupazione e diritti e ai cittadini il diritto sociale della mobilità.

Insieme quindi, cittadini, associazioni e lavoratrici e lavoratore del TPL possono vincere questa importante battaglia contro le privatizzazioni dei diritti e dei beni comuni.

USB Lavoro Privato

FERROVIE DELLA CALABRIA/2

In mobilitazione i lavoratori: "Se ci attaccate ci difenderemo"

La protesta degli autoferrotranvieri della regione Calabria, del 17 settembre, che ha visto il blocco totale del servizio, non si placa neanche davanti alle minacce di denuncia per "interruzione di pubblico servizio".

Un servizio ormai da mesi non garantito per responsabilità della stessa azienda ed istituzioni.

Si ha la faccia tosta di voler denunciare i lavoratori e le lavoratrici che da mesi non percepiscono lo stipendio, che vantano ancora la 14esima e le competenze arretrate da più di un anno, che ancora non sanno quando percepiranno lo stipendio di settembre, che non sanno dove prendere i soldi del fitto o del mutuo e del condominio, che tutti i giorni devono fronteggiare i mortificanti richiami dei creditori per i ritardati pagamenti insieme alle scadenze delle bollette del telefono, del gas, dell'energia elettrica, dei rifiuti solidi urbani, dell'acqua e dell'IMU, facendo ricorso anche a forme di finanziamento con interessi altissimi per evitare di andare in mano a una Equitalia usuraia, alle prese con l'acquisto dei libri scolastici e per il pagamento della retta della mensa scolastica, che stanno rinunciando a curarsi perché è sempre più difficile risparmiare qualche soldo da spendere in analisi cliniche, per una visita medica specialistica e per comperare le medicine, che non hanno pagato il bollo auto in scadenza ad agosto, il premio assicurativo e che non hanno un centesimo per acquistare il carburante che aumenta il suo costo giorno dopo giorno, che

oramai hanno rinunciato anche ad alimentarsi correttamente a causa del costo dei generi alimentari, che hanno cancellato dal bilancio familiare le somme destinate alle spese per l'abbigliamento e delle calzature, che subiscono umiliazione nel guardare negli occhi i propri figli quando questi chiedono 5 € per uscire con gli amici, mortificati per una situazione che deteriora giorno dopo giorno i rapporti familiari e sociali alla quale nessuno vuole porre rimedio, e che il giorno 17 settembre si sono incazzati di brutto, si sono fermati per una giusta protesta.

Li si vuole accusare di interruzione di pubblico servizio!!!

Che cosa? Pubblico servizio? Ma di che cosa stanno parlando? Ma se giornalmente da due anni si sopprime sempre una maggiore quantità di servizio dalla stessa azienda!!!

Chi mai è stato denunciato fino ad adesso per interruzione di pubblico servizio?

E i tagli dei servizi essenziali ai danni dei cittadini non sono anche loro interruzione di Pubblico servizio?

Quale legge obbliga a lavorare senza essere pagati?

Il mancato pagamento dello stipendio da parte del datore di lavoro legittima la sospensione della prestazione da parte del lavoratore in ragione dell'esercizio di un proprio diritto sacrosanto, cioè il diritto di vedersi riconosciuta una retribuzione come previsto dalla Costituzione Italiana.

La giornata del 17 settembre non è stata lavorata e solo quella può essere trattenuta dallo stipendio (sempre se si riuscirà ad averlo). Altre fantasiose interpretazioni troveranno noi, i lavoratori e le lavoratrici pronti a intraprendere le giuste azioni nei confronti di chi invece, come le notizie di cronaca stanno dimostrando, percepisce lautissimi stipendi per prestazioni dopotutto mediocri.

La causa dell'astensione dal lavoro quindi, è da addebitare ad altri, e precisamente a quella classe politica che da più di 20 anni sta vessando il popolo calabrese con un modello regionalista che ha fallito. Ma noi questo fallimento politico non lo pagheremo.

**USB CHIAMERÀ ALLA MOBILITAZIONE IMMEDIATA
CONTRO QUALSIASI PROVVEDIMENTO ILLEGITTIMO
NEI CONFRONTI DEI LAVORATORI E DELLE LAVORATRICI**

Unione Sindacale di Base

ROMA SMISTAMENTO

Ancora furti di rame

La piaga dei furti di rame non accenna a guarire, tanto veloce e redditizio è il traffico dell'oro rosso che procura guadagni alti ed illeciti a quei lestofanti che, in maniera intrepida, sfidano continuamente le nostre istituzioni, sferrando colpo dopo colpo per accaparrarsi il metallo prezioso presente in ogni dove negli impianti e sui convogli ferroviari.

Questa volta la notizia, diffusa da Omniroma, riporta l'ultima impresa di questi ladri che, nottetempo, sono entrati in azione sui treni regionali in sosta al Deposito ferroviario di Roma Smistamento.

L'attacco anomalo, sferrato a Trenitalia, non ha colpito la rete ma i mezzi del vettore, procurando danni consistenti, costituendo la continuazione temporale di una serie di reati succedutisi, senza soluzione di continuità, in un lasso di tempo di tre mesi, a ben 43 carrozze parcheggiate, per differenti motivi, nel deposito, e nella più recente sottrazione sono stati presi di mira i cavi che regolano la climatizzazione.

Il valore del rame trafugato, nel periodo di riferimento, è stato stimato sui 200 mila euro.

L'ultimo illecito, appena accaduto, ha messo fuori uso 15 carrozze regionali, ed il danno non ha riguardato solo il furto del prezioso metallo, ma, in maniera più deleteria, ha reso inutilizzabili almeno 10 vetture che stavano per entrare in servizio al fine di aumentare i posti offerti di alcuni convogli per esigenze di affluenza.

Quindi al furto si è aggiunto anche il danno commerciale, per la mancata utilizzazione di carrozze che necessitavano come il pane alla clientela che ha pagato in prima persona questa ennesima ruberia che più

che una beffa ha dell'incredibile.

Ora certi fatti non meravigliano più nessuno, semmai ciò che stupisce è come mai queste eminenze grigie del furto, diventate ricche al riparo di ogni bilancio, non vengono mai assicurate alla giustizia, tenendo nel dovuto conto che qualche arresto, anche in un recente passato, c'è stato, ma il fenomeno come abbiamo detto non si è placato, anzi, per ironia della sorte, inizia a danneggiare in maniera sempre più diretta i viaggiatori.

Noi ferrovieri siamo sicuri che prima o poi questo sciacallaggio terminerà, ma ci domandiamo come mai con la tecnologia attuale e con le professionalità riconosciute alla polizia ferroviaria ancora non si è riusciti a debellare completamente questo cancro sociale che umilia, continuamente, un servizio pubblico già sofferente di difficoltà proprie.

Per dare quel tipo di ripassata da asporto non è che ci è voluto poco tempo, e nemmeno una sommaria conoscenza delle componenti e dell'assemblaggio delle vetture ferroviarie.

Speriamo, comunque, in un futuro migliore, perché la decenza, scava scava, deve venir fuori per forza di cose, e magari inciampando su un dettaglio decisivo qualcuno avrà la capacità di definire questo tratto deforme della nostra società moderna, che appare sempre di più un rito di degradazione.

Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio

GTT

Metodo "Marchionne" in GTT: i lavoratori incrociano le braccia

Lo sciopero indetto in GTT, svoltosi ieri 19 settembre per protestare contro il metodo Marchionne adottato dalla dirigenza attraverso le disdette unilaterali degli accordi sindacali, ha visto la legittima risposta dei lavoratori alla provocazione aziendale con il mancato rispetto della fascia mattutina del servizio minimo da erogare in giornate di sciopero e presso il deposito Gerbido tale fascia non è stata rispettata fino alle ore 8 circa.

Verso le ore 10:30 si è svolto un presidio sotto il Comune di Torino organizzato da USB al termine del quale una propria delegazione è stata ricevuta dall'assessore ai trasporti di Torino, Claudio Lubatti. Nell'incontro la delegazione USB ha prospettato all'assessore la possibilità che in futuro le situazioni di violazione di fasce potrebbero ripetersi se la dirigenza GTT non dovesse ritirare le disdette unilaterali degli accordi sindacali, chiedendo un impegno da parte del Comune di intervenire sui vertici aziendali per la revoca di tali disdette.

La delegazione USB, nel respingere la vendita del 49% di azioni GTT ai partner privati, che dovrebbe essere agevolata abbassando il costo del lavoro a colpi di disdette di accordi, peggiorando i carichi di lavoro e tagliando le retribuzioni, ha ribadito che i lavoratori GTT sono determinati nel difendere i diritti acquisiti e sollecita l'apertura di una trattativa per il rinnovo del contratto integrativo, scaduto da nove mesi, per rendere più umane le condizioni di lavoro, più dignitose le retribuzioni e più efficiente e di qualità il servizio erogato alla cittadinanza.

Fassino, che per carpire il voto dei cittadini aveva promesso che non avrebbe mai venduto le azioni delle aziende partecipate, ora rinnega le stesse promesse prospettando lo scenario di situazione fallimentare anche in GTT come alla AMT di Genova dove, dopo la gestione privata di 7 anni, la situazione è di fallimento con centinaia di lavoratori in Cassa Integrazione in Deroga, quella che è a carico del bilancio regionale, con perdite dei lavoratori su 13me, 14me e premio di risultato.

USB organizzerà iniziative con i lavoratori GTT per impedire che il futuro dell'azienda sia quello della AMT di Genova e per attivare trattative sul rinnovo del contratto integrativo GTT.

USB si scusa con l'utenza per i gravi disagi che deve sopportare quando i lavoratori GTT sono in lotta per i loro diritti e per un servizio migliore, precisando che la responsabilità di ciò ricade interamente sulla rigidità della Giunta Comunale e della dirigenza GTT.

USB Lavoro Privato

TPER, NUOVO MATERIALE ROTABILE

Incolpati i macchinisti per i grossi problemi dei treni ATR 220

USB Lavoro Privato denuncia l'oltraggioso comportamento tenuto dai vertici della Tper Spa nei confronti dei suoi Macchinisti, degli Utenti e studenti che subiscono oltre al danno dei ritardi, la beffa di ottenere delle false spiegazioni in merito ai ritardi dovuti all'utilizzo dei nuovi convogli costruiti in Polonia.



Materiale rotabile della TPER

Quest'anno diversamente dagli scorsi Orari scolastici, il vecchio ed obsoleto convoglio composto da locomotiva e 6 carrozze che sopportava l'affollamento dovuto ai circa 450 studenti che si recano ogni giorno a scuola a Reggio E. non può essere messo in servizio perché nessuno vuole firmare la certificazione di Sicurezza per la sua circolazione sulle linee FER ed RFI, date le precarie condizioni materiali in cui versano le vetture anni 50'.

Pertanto, sono entrati in servizio i nuovi convogli diesel elettrici denominati ATR 220, prodotti in Polonia che già dagli esordi sulle linee del nodo di Bologna hanno manifestato innumerevoli problemi tecnici; sconsigliandone la circolazione accoppiati in comando multiplo, e quindi riuscendo inefficace la

possibilità di offrire un'elevata capacità di trasporto mediante un unico treno.

Conseguentemente alle croniche ed annose carenze di organico del Personale viaggiante (Macchinisti e Capotreni), Tper durante il periodo estivo, dovendo garantire almeno quel minimo di ferie ai suoi dipendenti, non ha nemmeno preso in considerazione l'idea di istituire i necessari corsi di abilitazione ai nuovi rotabili.

I corsi di abilitazione ai nuovi convogli sono iniziati a tranches un po' nel mese di maggio, (quattro mesi prima dell'effettivo utilizzo), per poi riprendere a settembre in modo frettoloso; ordinando addirittura ad alcuni ferrovieri di recarsi da Reggio E. a Bologna dopo avere svolto il proprio turno di lavoro per frequentare il corso necessario; confermando così due cose importanti: che l'azienda non ha Personale e non riesce a gestire i suoi piani organizzativi, ma anche che i suoi ferrovieri, orgogliosi della propria professionalità e comunque sensibili al proprio ruolo di addetti ad un Pubblico Servizio, si sono caricati di una responsabilità non dovuta pur di andare incontro all'azienda.

Fra le problematiche tecniche che affliggono questi nuovi treni, figurano le apparecchiature di Sicurezza di bordo del sistema SCMT (Sistema di Controllo della Marcia dei Treni) obbligatoriamente installati su tutti i rotabili che debbano circolare su linee Rfi anche per brevi tratti, a seguito dell'adeguamento Normativo in tema di Sicurezza dal 2009 e responsabili di indebiti arresti del convoglio, che costringono il Personale di macchina ad effettuare una serie di procedure di reset delle apparecchiature stesse, che purtroppo comportano l'accumulo di minuti di ritardo.

Per il deposito di Reggio E. esistono solamente 8 agenti abilitati alla condotta dei nuovi ATR 220, e lo scorso venerdì mattina [5 ottobre, ndr] si è presentato all'inizio del Servizio sul treno degli studenti di Sassuolo uno dei vari Istruttori accreditati della Tper per "far vedere" ai colleghi di Reggio E. come si debba guidare correttamente il convoglio.

Risultato: il Tecnico inviato dalla Tper per strigliare i presunti macchinisti incapaci è incappato nel blocco del convoglio all'atto dell'operazione del cambio di banco dopo avere effettuato la manovra di uscita dal deposito, e dopo che il Tecnico aziendale ha tentato tutte le procedure possibili per ripartire, lo stesso, dopo varie imprecazioni nei confronti dei difetti del rotabile e della carenza dei tempi accessori necessari alla preparazione del convoglio per fare il treno, ha iniziato il servizio con 30 minuti di ritardo!

Tper fingendo di avere brillantemente risolto ogni problema tecnico che invece continua a permanere, ha arbitrariamente obbligato i macchinisti a prendere Servizio 40 minuti prima senza modificare il Turno del

treno di Sassuolo, che altrimenti sfiorerebbe dalle regole contrattuali. E sempre in relazione alla carenza di Ferrovieri, Tper espone ad ogni sorta di pericolo per la Sicurezza e la Salute gli studenti che viaggiano stipati su convogli ove l'unico Capotreno deve essere in cabina col macchinista, mentre sui convogli composti da automotrici non intercomunicanti, rimane elevato il rischio di fenomeni di bullismo fra studenti o che possa verificarsi un malore a qualcuno senza che vi sia la presenza e l'intervento di un agente di scorta; perché mancano i Ferrovieri e contestualmente Tper li distoglie per espletare i servizi Merci che giudica più redditizi.

Come può, quindi, Tper parlare di Qualità e Sicurezza? Fra tre mesi scadrà l'assistenza tecnica in garanzia sugli ATR 220 e poi che cosa accadrà se non verranno risolti i grossi problemi tecnici che affliggono questi treni? Perché Tper invece di prendersela col costruttore striglia e mette alla "berlina" i propri macchinisti? Chi pagherà l'assistenza dopo? Attendiamo risposte concrete a queste domande!!!

Germano Gianvenuti
per USB Lavoro Privato Trasporti

TPER, PERSONALE VIAGGIANTE

Turni massacranti, è allarme sicurezza

Pubblichiamo un interessante articolo dal Resto del Carlino, sulla situazione della TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna), società nata il 1° febbraio 2012 dalla fusione delle divisioni trasporto di ATC e FER, che conta 2.500 dipendenti.

È scontro aperto tra i lavoratori di Tper e la direzione. E, proprio nella giornata dello sciopero (3 ottobre, ndr), crescono le accuse dei sindacalisti nei confronti di quei turni «massacranti» che metterebbero a repentaglio oltre alla sicurezza di macchinisti e capotreno, anche quella dei viaggiatori.

Particolare su cui stanno valutando un esposto all'ispettorato del lavoro. «Il nostro direttore generale, Claudio Ferrari, dice che le lamentele del personale viaggiante della Bologna-Ferrara-Sermide non hanno ragione di esistere, perché l'azienda Tper rispetta il contratto di lavoro esistente (accordo di 2° livello del 7 luglio 2003) - spiegano: un massimo di 8 ore di lavoro effettivo e un massimo di 12 ore di nastro lavorativo (un turno di lavoro)». L'eccezione che diventa la regola, secondo loro. «Impegnando al massimo i lavoratori con i nastri lunghi, manteniamo un'azienda sana», risponde Ferrari. «E comunque rispettiamo le regole». Così li abbiamo intervistati.

Da macchinista, qual è la condizione chi lavora sui treni?

«Il contratto di lavoro prevede anche 38 ore di lavoro settimanali e non è non rispettato».

Avete fatto i conti?

«Certo. Se consideriamo il nastro lavorativo stiamo fuori casa anche più di 50 ore a settimana, senza un adeguato recupero psico-fisico».

Capotreno, macchinista: la musica è sempre la stessa?

«Non cambia. Forse bisognerebbe pensare al fatto che noi facciamo trasporto passeggeri e turni stressanti con spesso anche solo 8 ore (totali) di riposo tra un turno e l'altro. Un individuo normale deve, oltre ad arrivare a casa, mangiare, lavarsi, un minimo di vita familiare, dormire e svegliarsi per portarsi sul posto di lavoro».

Rischi sulla sicurezza, quindi?

«Per noi e per i viaggiatori. Lavoriamo al limite, con macchine obsolete. Quest'estate anche senza aria condizionata, a volte».

E l'azienda che dice?

«Ha confermato anche davanti al prefetto di Ferrara che siamo in carenza di organico. E lo siamo da tre anni».

Voi date la colpa alla dirigenza?

«È così. Un anno prendono più servizi di quanto possa permettersi (e il personale viaggiante ne paga le conseguenze); un anno invitano i dipendenti ad andare a lavorare per Ntv, Italo di Montezemolo per capirci, alcuni di loro sono ex Fer (e il personale viaggiante ne paga le conseguenze); ultimamente il personale viaggiante viene collocato negli uffici, quasi per premiare amici di, parenti di, tesserati di alcune sigle sindacali, senza prima avere rimpiazzato il posto vacante».

Accuse pesanti.

«I nostri dirigenti sono tutti ex sindacalisti o legati a vari esponenti politici. E queste sono le conseguenze».

Il direttore generale, però, giustifica le ripartizioni dei turni con esigenze di efficienza e risparmio per mantenere in vita l'azienda.

«Proprio lui, dirigente dai molteplici stipendi...»

In che senso?

«Dopo la fusione Atc-Fer, se volevano un'azienda sana, come mai nessun dirigente è stato tagliato? O i sacrifici si chiedono solo ai dipendenti?»

Quali sacrifici?

«Buste paga sempre sbagliate, in difetto mai in eccesso; massa vestiario: non ne sono state consegnate tre forniture, anche quando eravamo ancora Fer (ci vestiamo con i nostri soldi); diarie mancate con stacchi e regole mai concordate; non vogliono darci l'agente unico e non pagano le coppie non omogenee; ci costringono a pagare il biglietto del treno e poi non lo rimborsano».

Pagate il biglietto del treno?

«Per avere i soldi indietro, spesso, siamo costretti a supplicare. Se questo lo chiamano rispetto...».

fonte: ilrestodelcarlino.it

DTP ROMA 18**Incontro sul nuovo orario di lavoro per le 38 ore settimanali**

Il 28 di ottobre si è tenuto presso la DTP in Roma l'incontro conclusivo sulla variazione dell'orario giornaliero dovuta all'applicazione contrattuale delle 38 ore settimanali, erano presenti le OO.SS. regionali tranne l'Or.S.A. la quale non avendo firmato il contratto non partecipa a trattative, per la RSU erano presenti: Pelle, Antonnicola, Pecorilli eletti nelle liste Or.S.A., Acquista eletto nella lista FILT/CGIL, Ricci eletto nella lista UIL/UILT, Curitti eletto nella lista FILT/CGIL passato all'O.S.UIL/UILT, il sottoscritto Testa Domenico eletto nella lista Or.S.A. passato con l'O.S. USB (la formazione della delegazione sindacale è importante per capire meglio i giochini di alcune O.S.).

La discussione è ripresa dalla posizione aziendale che per il settore circolazione faceva proprie le indicazioni delle OO.SS. per cui non necessitava alcuna discussione in merito, per il settore manutenzione la proposta aziendale prevedeva la rinuncia di 6 minuti sull'orario di lavoro in caso di prestazione notturna formulando così l'orario di lavoro:

- prestazione giornaliera dalle ore 7:30 alle ore 13:00, dalle ore 13:00 alle ore 13:48 pausa di refezione e dalle ore 13:48 alle ore 15:54;
- prestazione diurna/notturna dalle ore 7:30 alle ore 13:30, dalle ore 13:30 alle ore 14:00 con 30 minuti di pausa di refezione compresa; dalle ore 22:00 alle ore 5:36 con 8 ore di riposo netto. Le OO.SS. presenti con una proposta unitaria presentata dal delegato UILT Cipollone chiedevano per tutte le attività la riduzione della pausa di refezione a 30 minuti.

I componenti della RSU Ricci e Curitti appoggiavano la proposta delle OO.SS. regionali mentre i componenti la RSU Pelle, Antonnicola, Pecorilli di estrazione Or.S.A. chiedevano un allungamento della pausa di refezione di almeno 10 minuti da recuperare anticipando l'inizio dell'orario mattutino dello stesso periodo con un sistema di flessibilizzazione variabile.

Per quanto mi riguarda dopo aver sottolineato che questa società non merita alcun accordo in quanto non rende esigibili gli accordi sottoscritti da tempo (vedi manifestazioni di interesse da tecnico e capo-tecnico), non accoglie le indicazioni sollevate in merito alla rilevamento delle presenze sotto l'aspetto logistico sottoponendo i dipendenti a rischi, costi e lungaggini per l'espletamento della giornata lavorativa, adotta provvedimenti disciplinari abnormi rispetto alle violazioni contrattuali, ho cercato di far capire che con 30 minuti è impossibile consumare un pasto vista la forte carenza di mense e locali convenzionati che siano in grado di fornire il servizio in così poco tempo, che ciò comportava con ogni probabilità il consumo veloce di panini consumati in luoghi non adatti con apporti nutrizionali discutibili determinando difficoltà anche nell'approvvigionare il panino stesso visto il periodo temporale dove e collocata la pausa di refezione e che comunque ciò rappresentava una palese violazione del diritto al pasto in quanto tale.

Non è servito a nulla le OO.SS. diventati paladini del panino hanno condannato chi lavora a non mangiare più un pasto decente con tempi decenti. Le RSU di Or.S.A. che insieme a me rappresentavano la maggioranza della RSU invece di restare e far pesare la loro posizione se né sono andate (sic!) determinando la strada libera per la firma dell'accordo con buona pace per la società che sprizzava contentezza da tutti i pori. Ora la parola e i fatti spettano ai lavoratori i quali già hanno chiesto spiegazioni manifestando un elevato grado di malumore auspicando che mandino a casa coloro che hanno chiesto questo scempio.

Credo che ciò sia il preludio alla scomparsa delle mense aziendali e dei locali convenzionati con l'obiettivo di monetizzare il pasto visto anche la forte disorganizzazione aziendale che di fatto pone molti impianti ad arrangiarsi in quanto mancano strutture adeguate. All'alba del terzo millennio è triste pensare che l'uomo debba rinunciare al pranzo e a un breve periodo di riposo solo per il profitto del padrone e i salamelecchi di altri uomini mascherati da sindacalisti.

Domenico Testa

3 OTTOBRE

Il 3 ottobre lotta per i tuoi diritti

Il 3 ottobre 2012 [è stata] la giornata internazionale di azione per ribadire che i beni comuni come il cibo, l'acqua, le medicine i libri e le abitazioni non sono privilegi di pochi a detrimento dei più.

Un mondo civile, come viene definito impropriamente il nostro, annovera ancora oggi, infatti, cartelli e trust che saccheggiano le risorse naturali, il bisogno primario di tutti.

La ricchezza appartiene a chi la produce, e beni basilari come quelli che abbiamo appena elencati non possono essere equiparati alle merci, soggette a cospicue percentuali di profitto da parte del più sfrenato capitalismo internazionale.

Il diritto all'alimentazione, per esempio, è un diritto universale e non può essere un motivo di indebito arricchimento per affamati affamatori che, in nome del progresso, depauperano ad arte le possibilità che la natura ha dato in godimento a tutti.

In più paesi, purtroppo, il prezzo dei generi alimentari di prima necessità deve sottostare a pesanti gabelle arbitrarie che ne innalzano il costo a favore di chi quei prodotti non li ha neppure lavorati, avendone ottenuto, tuttavia, una posizione di privilegio monopolistico nella gestione, senza averne diritto alcuno.

Conseguenza immediata di ciò è che i meno abbienti hanno una minore possibilità di poter arrivare a questi beni, mentre, in contemporanea, si alza il tasso di sfruttamento delle classi lavoratrici, il mantenimento dei salari dei quali, congelato ai minimi storici, concorre all'aumento del tornaconto di padroni privi di qualsiasi scrupolo umano.

A dare un contributo a questa politica di sciaccallaggio c'è, inoltre, una strategia ancora più subdola propria di alcune fonti dell'informazione, che prestandosi non proprio disinteressatamente all'inganno, si mostrano più disponibili a spostare l'attenzione sulla filosofia della cosiddetta crisi alimentare dovuta ad una presunta e ben costruita, giornalmisticamente, insufficienza di cibo, costituente una colossale menzogna insita, secondo questi professionisti prezzolati, nella diminuzione della produzione mondiale con conseguente insufficienza delle scorte delle cibarie, giustificate, ipocritamente, anche con motivazioni fantasiose come le mutazioni climatiche e l'aumento dei consumi nutrizionali dei paesi in via di sviluppo, e sempre così via mentendo, riuscendo perfino ad impiantare queste fandonie negli incubi e nelle ossessioni collettive.

In realtà la verità è più cruda e dura da accettare, in quanto sono proprio le multinazionali che hanno imposto un contagocce alla produzione per ridurre alla fame e controllare meglio le popolazioni più bisognose che diventano, giocoforza, clienti perenni di quel poco che viene loro concesso e, per giunta, ad un prezzo oneroso anche in termini di condizioni di vita.

In armonia con ciò le esigenze del mercato del cibo non hanno nulla a che fare con le reali occorrenze per sfamare l'umanità e ci dicono cose totalmente differenti, tanto è che per implementare l'oligopolio, suffragante questa politica della necessità imposta, grandi quantità di prodotti vengono distrutti dietro risarcimento per quanti riducono la propria produzione.

La Fao, da parte sua, ha più volte ribadito che ancora oggi è possibile produrre prodotti agricoli sufficienti a soddisfare dignitosamente il doppio dell'attuale popolazione mondiale.

Questa è la verità e non quella che ci viene propinata quotidianamente da media fanatici del proprio ego piaggiante.

Il problema riveste una motivazione politica o meglio di classe, piuttosto che tecnocratica, gonfiando le tasche a scaltriti navigatori del potere.

Le stesse colture geneticamente modificate, studiate ed implementate per ridurre la fame nel mondo, promuovono a loro volta i profitti illeciti attraverso il controllo del processo di produzione di queste piantagioni che vengono privilegiate, a danno del biologico che ha costi superiori, grazie anche alle agevolazioni normative di cui godono.

Tutto ciò nonostante i rischi diretti derivanti da queste coltivazioni transgeniche, che modificano geneti-

camente i prodotti naturali, ed a farne le spese sono le produzioni agricole di largo consumo come la soia ed il mais, che di naturale oramai hanno ben poco.

Questi generi nutritivi sono usati, in modo estensivo, anche nell'allevamento, viziato anche ciò dal massiccio uso di antibiotici, un mezzo sbrigativo per l'ingrassamento del bestiame, propulsore di microrganismi resistenti a questi stessi farmaci, che poi avranno libera diffusione nella trasmissione alimentare a danno della pubblica salute.

Il groviglio di interessi è implementato altresì dalla questione dei biocarburanti, al fine di creare un valido sostituto del petrolio, quale forma alternativa di energia, nel mentre che il governo USA incentiva la produzione dell'etanolo, largamente usato per la mobilità, ricavato principalmente proprio da mais e zucchero.

In tal modo, con rigore di analisi, aumenterà lo sfruttamento dei paesi del terzo mondo, crocevia di gelide correnti speculative, perché si alzeranno a dismisura i prezzi di questi prodotti madre e si eleverà il depauperamento dei terreni di produzione che dovranno essere tanti e molto estesi, per cui, giocoforza, si ritornerà all'agricoltura intensiva ma con traguardi differenti dall'intento di sfamare la popolazione, prediligendo, al contrario, scopi meno nobili come quello dello immiserimento delle masse, ora non più operaie ma di nuovo contadine, che, quale risultato immediato, rispolvereranno il ricordo delle baronie di altri tempi, che storicamente non si sono mai poste alcun perché nello sfruttamento personale e morale dei braccianti agricoli.

A tutto ciò ribadiamo che la produzione alimentare deve essere pianificata per le reali esigenze nutrizionali dei popoli e non per il profitto delle multinazionali, nel rispetto dell'ambiente e della salute pubblica.

Altri fini, di carattere prettamente speculativo, devono essere banditi e combattuti, perché inquinare la spontaneità dell'ambiente è sinonimo di omologazione della natura che da sempre è sorda alle esigenze degli aridi faccendieri, prediligendo un proprio corso seguito, spontaneamente, da migliaia di anni, che produce beni biologicamente sani e non profitti socialmente dannosi.

Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio

facebook Cerca persone, luoghi e oggetti

USB Cronache ferroviarie

Le perle di facebook

Un ferroviere su facebook

È da questa mattina che tiro giù dal paradiso tutti i santi: costretto ad andare al lavoro con il motorino perché a Tivoli RFI non ci fa più parcheggiare, mezzo morto di freddo e con un inizio d'attacco di cervicale, incontro un collega e ci andiamo a prendere un caffè purgativo al bar di stazione. Il collega mi racconta che ha iniziato a lavorare alle 4.31 e che poi è partito alle 5.11 ad AGENTE SOLO, stupito mi chiedo come è possibile, io sapevo che la normativa sull'orario notturno non è cambiata, faccio una serie di telefonate ma nessuno mi ha saputo dare una spiegazione chiara e definitiva. Me sa che l'avevo preso in quel posto anche su sto fatto. Cari sindacati grazie grazie e grazie ancora.

una visione spiritosa di quello che potete trovare su Facebook (ad ogni modo il racconto è reale!)

Pillole & News

Rinviata l'udienza di Riccardo Antonini

È stata rinviata l'udienza sul licenziamento del ferroviere Riccardo Antonini programmata stamani (2 ott) al Tribunale di Lucca davanti al giudice del lavoro Luigi Nannipieri, che per problemi familiari non si è presentato.

In programma il dibattimento sul contenzioso tra le Ferrovie dello Stato e Antonini, licenziato dopo il lavoro fatto di fianco ai familiari delle vittime della strage ferroviaria del 29 giugno 2009 in qualità di consulente nell'incidente probatorio.

Non si sa a quando è stata rinviata l'udienza, visto che dovrà deciderlo il giudice stesso.

Stamani erano presenti circa 200 persone per solidarizzare con Antonini. "Ringrazio tutti coloro che mi stanno sostenendo - dice - c'erano ferrovieri, alcuni dei quali sono stati bloccati mentre stavano per arrivare, familiari delle vittime, i comitati "Assemblea 29 giugno e Il Mondo che vorrei", sindacati esponenti politici, ringrazio tutti".

Un messaggio di solidarietà a Riccardo Antonini è giunto anche dal Giorgio Cremaschi della Fiom nazionale e da Sel.

fonte: versiliatoday.it

Rinviata l'udienza di Dante De Angelis

L'udienza per il processo di appello contro il reintegro del macchinista nonché RLS Dante De Angelis è stata spostata a lunedì 12 novembre 2012 ore 11.

Trenitalia ha impugnato il reintegro, avvenuto in giudizio di primo grado il 26 ottobre 2009.

De Angelis era stato licenziato a ferragosto del 2008 per le sue affermazioni in seguito a due incidenti occorsi agli ETR500. Ricordiamo che per un successivo evento, fu' disposta la sostituzione dei tenditori (i "ganci") del parco degli ETR500. Una commissione di esperti concluse infatti che i tenditori utilizzati in base alle specifiche ferroviarie (TV.101.6/5.4.304/A del 5 aprile 1983) non erano adatti alle sollecitazioni in caso di inconveniente (v. Cronache ferroviarie n. 3/2010).

Fulmine sul cavo, treni fermi per 4 ore

Il fulmine non è arrivato mentre il cielo era sereno, ma oltre al cavo elettrico della linea ferroviaria ha spezzato la giornata di decine e decine di viaggiatori. La circolazione dei treni sulla linea per Milano e per Cremona è stata bloccata ieri pomeriggio, dalle diciassette in poi fino a tarda serata, per un guasto alla linea elettrica aerea tra la città e Castellucchio.

I treni provenienti da ovest sono stati fermati a Castellucchio, quelli da est a Mantova. Una decina in tutto. Il “buco nero” è stato coperto da un servizio di bus approntato da Trenord. I primi pullman però, tra una segnalazione e altra, nel passaggio di informazioni tra Rfi e Trenord, sono partiti solo alle 19. Una soluzione tampone che non ha sedato la rabbia dei pendolari, rimasti bloccati nella serata.

Ad aumentare i malumori la pioggia che è aumentata con il passare delle ore. Ed è stato proprio il maltempo la causa del guasto. Poco prima delle 17 un fulmine ha tranciato di netto un cavo portante della linea elettrica. Lo choc ha fatto scattare l'interruzione di sicurezza e l'elettricità è stata interrotta, causando il black out totale per la circolazione. Rfi, la rete ferroviaria italiana, ha mandato dei tecnici specializzati per il ripristino della linea: un intervento che il maltempo ha reso piuttosto complicato.

Quando, a metà pomeriggio, dopo le prime verifiche sulla linea, è apparso chiaro che il problema non sarebbe stato di rapida soluzione, Rfi ha allestito un servizio sostitutivo di bus per effettuare il collegamento tra Mantova e Castellucchio. I passeggeri sono stati avvertiti del disagio dai controllori che erano in servizio sui treni. Nervosismo e disagi: ad esempio, come segnala una viaggiatrice, sul treno Milano-Mantova delle 18.20, che avrebbe dovuto arrivare in città alle 20.19, che ha saltato la fermata di Bozzolo. I viaggiatori, pochi, per fortuna, che avrebbero dovuto scendere sono stati costretti a proseguire fino a Castellucchio.

Il treno in partenza da Milano alle 19.15, invece, il cui arrivo a Mantova era previsto per le 21.10, è partito già dalla stazione centrale con 35 minuti di ritardo.

Stessi problemi sull'altra linea: il treno partito da Parma alle 17.04, atteso a Mantova alle 18.39, ha terminato il viaggio a Piadena, dove ad attendere i viaggiatori c'era il servizio sostitutivo di bus.

L'altro treno che doveva partire da Mantova alle 18.14 e arrivare a Piadena alle 19.03 è partito direttamente da Castellucchio.

Invece il treno 2660, con partenza da Mantova alle 16.50, ha avuto origine direttamente da Cremona. La circolazione è stata ripristinata alle 21.34: il primo treno a passare è stato il 2663 che doveva partire alle 19.15 da Milano. Alla fine è arrivato a Mantova con una quarantina di minuti di ritardo.

fonte: Gazzetta di Mantova

Moretti: “Soddisfazione per i conti di Ferrovie dello Stato Italiane”

“I conti sono molto buoni, la semestrale fotografa una situazione positiva con un Ebitda ratio del 22% sul fatturato che si stabilizza a oltre 8 miliardi di euro”. Lo ha detto oggi l'amministratore delegato di FS Italiane, Mauro Moretti, a margine di un incontro pubblico.

“Quello archiviato fino ad ora da FS Italiane - ha proseguito - è un buon risultato, positivo, che ci serve non per fare grandi feste ma, da un lato, per pagare i debiti che abbiamo ereditato e, dall'altro, per fare investimenti. Investimenti che stiamo già facendo: oltre a quelli più noti dell'Alta Velocità, il maggior investimento è sui treni dei pendolari. Sono - ha aggiunto Moretti - 2,5 miliardi di euro. Un miliardo già assegnato e altri 1,5 miliardi per i quali stiamo lavorando sulle buste e sulle offerte di questi giorni per poter procedere, nel giro di qualche settimana all'assegnazione”.

L'AD ha inoltre evidenziato che *“se le Regioni non avranno i soldi noi non potremo fare i servizi ferroviari. Se uno va a comprare un servizio non è il fornitore che deve preoccuparsi che la persona abbia i soldi, è la persona - ha concluso - che deve avere i soldi per comprare il servizio”.*

fonte: fsnews.it

Frecciargento investe un gregge

Il treno Frecciargento 9423 Venezia - Roma del 26 settembre ha investito intorno alle 15 un gregge di pecore sui binari poco oltre la stazione di Orte, tra Sant'Oreste e Gallese. Non ci sono stati feriti tra i passeggeri, ma il convoglio è rimasto fermo almeno un'ora con disagi per la circolazione ferroviaria. Diversi animali sono morti nell'impatto con il treno, che è stato poi riportato a Orte con un altro locomotore.

Sgravio contributivo, premio di risultato 2007, 2008 e 2009

Ai lavoratori ai quali è stato corrisposto il Premio di risultato per gli anni 2007/2008/2009, con il ruolo paga del mese di settembre 2012 si sono visti restituire una somma in loro favore a seguito del riconoscimento, da parte dell'INPS, dello sgravio contributivo per l'incentivazione della contrattazione di secondo livello, in relazione agli importi corrisposti a tale titolo dal datore di lavoro nell'anno 2010, ai sensi della legge n. 247/2007.

Gli importi accreditati sono identificabili nella busta paga di settembre alla voce 6I48 "Sgravio contrib.prod.2010".

Accordo Gruppo FSI - INAIL

Siglato dall'ad delle Ferrovie dello Stato Italiane Mauro Moretti e dal presidente INAIL Massimo De Felice, un accordo quadro sulla sicurezza sul lavoro. Primo suo obiettivo è la valorizzazione degli strumenti di e-government per il miglioramento del processo di analisi infortuni e malattie professionali. Accanto a ciò sono anche previsti progetti di formazione e informazione e interventi per migliorare i sistemi di gestione integrati di sicurezza sul lavoro e per l'ambiente.

L'impegno è di promuovere anche studi e ricerche volti a ridurre le malattie professionali e a rafforzare la collaborazione tecnica per quanto riguarda la verifica delle attrezzature e l'adeguamento di macchine e impianti. Confermato il comune impegno nel promuovere il ruolo della donna in azienda e garantirne adeguate condizioni di lavoro.

Anche il mese Frecciarosa sarà dedicato alla donna, al suo valore e specificità. Sono in programma momenti di informazione e sensibilizzazione sui temi della prevenzione, delle pari opportunità e della tutela della salute e sicurezza al femminile, a sostegno dell'attenzione che l'azienda sta dedicando da tempo alle politiche di genere. Attenzione testimoniata dall'adozione di una carta delle pari opportunità, dalla partecipazione a progetti europei, dalla predisposizione di servizi che permettano la conciliazione lavoro-famiglia, che promuovono la genitorialità e la sicurezza e l'empowerment delle donne.

Futuri impegni delle FSI prevedono inoltre l'estensione e implementazione dei servizi già avviati, quali i turni rosa, corsi di formazione specifici per motivare una leadership femminile e la stesura di "Linea guida per la valutazione dei rischi di genere in ambito ferroviario", attraverso le quali adottare un'ottica di genere per valutare ogni mansione in ambito ferroviario, dalle attività a bordo treno a quelle di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie.

Link

Strage di Viareggio: la simulazione del Politecnico di Milano non convince

<http://video.gelocal.it/iltirreno/locale/strage-di-viareggio-la-simulazione-3d-delle-ferrovie-non-convince-i-periti/2974?video>