

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	DTP di Bologna	9
Sciopero del 14 ottobre/1	2	Sciopero del 14 ottobre.....	10
Sciopero del 14 ottobre/2.....	3	Lettera aperta a FILT CGIL, FIT CISL, UILT, OrSA, FAST e UGL	10
27 ottobre	4	Roma.....	12
Appuntamento a Roma il 21 novembre	5	Antievasione	13
Alberto Gambino	6	Lettera di una viaggiatrice	14
Ferrovie della Calabria/1	6	<i>Pillole & News</i>	15
Ferrovie della Calabria/2	7	<i>Link</i>	16
TPER indisponibile al confronto	8		

visita www.cronacheferroviarie.com!

EDITORIALE

Autunno caldo



La partecipazione di massa, molto superiore alle più rosee aspettative, che ha caratterizzato la bellissima manifestazione nazionale del 27 ottobre organizzata dal Comitato promotore NO Monti day ci dice che è tempo di preparare davvero l'autunno.

Se la partecipazione è stata grande complessivamente, la presenza USB è stata davvero imponente e importante per la riuscita della manifestazione. Non ci prendiamo meriti ma constatiamo un fatto. Perciò ci viene da dire un bel grazie a tutti coloro che hanno partecipato e a tutte le strutture, le compagne e i compagni dell'USB che hanno lavorato alla piena riuscita della manifestazione.

Ampiamente riuscito anche lo sciopero di ottobre, indetto contro la firma del nuovo contratto, che ha visto adesioni bulgare in alcune realtà.

Purtroppo dobbiamo registrare ancora una volta il comportamento aziendale volto alla repressione della libertà sindacale; colleghi che hanno aderito allo sciopero in RFI si sono visti comminare ben 10 giorni di sospensione, con il pretesto dell'interruzione del pubblico servizio.

La nostra organizzazione sta valutando ogni possibile azione volta alla censura di questo atteggiamento, sia per la difesa dei nostri iscritti illegittimamente sanzionati, sia per salvaguardare l'operato sindacale.

Ricordiamo che RFI aveva divulgato un comunicato con il quale, d'iniziativa, informava artatamente i lavoratori che lo sciopero riguardava solo il personale mobile. Immediatamente avevamo diffidato RFI dal mettere in atto comportamenti illegittimi di tale tipo.

la Redazione

SCIOPERO DEL 14 OTTOBRE/1

Nuovo attacco al diritto di sciopero da parte di RFI

Eccoci di nuovo a parlare di diritto di sciopero, questo perché nonostante la stringente normativa sull'argomento sciopero c'è da parte datoriale, soprattutto in Ferrovie dello Stato, il tentativo di delegittimare quelle voci fuori dal coro che contestano le scelte aziendali e dei sindacati consociativi che riconoscono un contratto da azienda in crisi a FS, quando l'amministratore delegato Mauro Moretti dichiara 182 milioni di attivo nel bilancio 2011, detto questo ricordiamo con un breve cenno storico che nel periodo fascista scioperare era vietato, con l'emanazione della Costituzione viene riconosciuto il diritto di sciopero, stabilendone l'esercizio nell'ambito delle leggi che lo regolano. In mancanza di leggi specifiche che lo regolano è stata la Corte Costituzionale a darne interpretazione giudicando la legittimità delle varie forme di lotta attuate dai lavoratori. Si verificò una particolare e contraddittoria situazione: l'affermazione costituzionale dello sciopero come diritto e la contestuale vigenza di norme penali repressive dello stesso risalenti al periodo fascista; il Codice Rocco infatti sanzionava con durezza i delitti di sciopero e serrata.

In realtà, sappiamo benissimo, perché lo viviamo da anni, che il diritto di sciopero nei trasporti pubblici è già ampiamente regolamentato dalle Leggi e Regolamentazioni vigenti (Delibera 02/13 Commissione Garanzia) che, nel settore del TPL, vincolano i soggetti proclamanti al rigido rispetto di precetti in materia di procedure di raffreddamento, tentativo obbligatorio di conciliazione, tempi di preavviso, tempi di revoca, prestazioni indispensabili e servizi minimi, periodi di franchigia, concomitanza con altri settori, rarefazione, garanzia di sicurezza, divieto di assemblee, regole per la ripresa del servizio, ecc.

Detto ciò vi voglio raccontare quello che mi è accaduto nell'ultimo sciopero del 14/10/2012:

Il giorno 01/08/2012 viene espletato il tentativo di conciliazione come da verbale del ministero dei trasporti, con esito negativo, afferente la problematica del rinnovo del CCNL.

Il 23/09/2012 viene inviata a Ferrovie dello Stato una dichiarazione di sciopero valida per tutto il personale del Gruppo, per il giorno 14/10/2012.

Il giorno 05/10/2012 la società RFI fa girare un foglio nel quale dichiara che lo sciopero del 14/10/2012 non interessa il personale di RFI in quanto non indicata in indirizzo.

Il giorno 12/10/2012 USB invia una diffida alla società RFI a non reiterare il comportamento sopracitato.

Il giorno 14/10/2012 essendo in servizio come capo stazione nella stazione di Anagni, alle ore 09.00 come da prassi, contatto il dirigente centrale e mi dichiaro scioperante, il quale ringraziandomi della tempestiva informazione mi dice che non era a conoscenza di tale sciopero.

Mentre davo la disabilitazione e impresenziamento dell'impianto alle stazioni limitrofe, mi chiama il dirigente centrale Nicola Iannella il quale edotto dal coordinatore Giuseppe Iannella dichiara che lo sciopero non riguarda il personale di RFI perché loro avevano un foglio comunicativo di RFI in tal senso, cosa che io non avevo. A questo punto dichiaro che se il mio sindacato dichiara uno sciopero non smentito di certo non credo alle dichiarazioni di RFI e quindi reiteravo il mio intento di scioperare, disabilitavo la stazione e andavo a portare la chiave nella stazione di Morolo. Nel tragitto per tornare a casa venivo richiamato dal dirigente centrale Iannella per essere informato che c'erano delle azioni da parte di RFI nei miei confronti (avviso alla Polfer e ai Carabinieri per abbandono del posto di lavoro).

Il giorno 18/10/2012 mentre svolgevo il turno di mattina e notte, venivo contattato dal capo reparto che mi comunicava l'intenzione del direttore del personale di ascoltarmi in merito agli avvenimenti del 14/10/2012, l'indomani quando smontavo dalla notte, al che io rispondevo che il mio tempo libero lo utilizzavo come meglio credevo e se mi volevano ascoltare mi convocavano nei modi d'uso.

Il giorno 22/10/2012 alle ore 15.00 ricevevo la raccomandata della contestazione disciplinare per gli avvenimenti del 14/10/2012.

La storia naturalmente continua, ma ciò non basta, perché occorre che tutti ci riappropriamo delle nostre possibilità sia in ambito politico che sindacale perché insieme uniti possiamo fare grandi cose cominciando dalle piccole.

C.S. Iacovella Marcello - Staz. di Anagni

SCIOPERO DEL 14 OTTOBRE/2**Uno sciopero per la nostra dignità**

Seppur articolato solo su 8 ore, grazie alle leggi del potere, lo sciopero ferroviario di USB del 14 ottobre u.s. ha avuto successo ed una discreta adesione su tutto il territorio nazionale, tanto è che là dove l'azienda, in modo colpevole, non si era preparata agli effetti diretti dell'evento si è registrato qualche episodio increscioso per la circolazione.

Da parte nostra il desiderio di critica ad un nuovo modello contrattuale, che soddisfa solo la platea ed i desideri concertativi, era tanta, e per questo ci siamo convinti che un'azione diretta di protesta andava fatta.

Lo sciopero, pertanto, sentito in pectore da molti, ha avuto seguito, ed al di là dei numeri sulla partecipazione, che lasciamo volentieri agli statistici ed ai giullari di corte, ci è risultato gradito aver potuto rilevare che in molti colleghi c'è stata la voglia di denunciare, non solo verbalmente, il proprio dissenso.

Aver avuto il privilegio di lanciare una sfida ideologica e collettiva, a quanti, con fanatismo di mestiere, si sono prodigati per ottenere l'ultimo avvilente risultato contrattuale, è stata un'esperienza bella e fasciante, tanto è che abbiamo apprezzato anche un certo nervosismo in qualche borioso dirigente aziendale che non ha smaltito la propria rabbia personale, pur avendo un passato imbarazzante di attivista di organizzazione.

Qualcuno, quindi, c'è rimasto male e non poteva essere altrimenti se si continua solo a berciare ed a prendere per il naso i lavoratori e di questo se ne sono accorti in molti, tanto è che la successiva manifestazione romana della più grande confederazione sindacale, seppur accompagnata da nomi nazionali dello spettacolo, non ha avuto la partecipazione delle manifestazioni di qualche anno fa, che ricordiamo spesso a carattere oceanico.

Il mondo del lavoro sta cambiando e gli schemi organizzativi sindacali tradizionali non tengono il passo, ed imporre lunghe anticamere di attesa ai lavoratori risulta essere, alla fine, un'impostazione impopolare, e da qui la moria di deleghe sarà naturale, mentre le successive ricadute politiche, ci auguriamo, devastanti.

Adesso l'appuntamento è per il 20 novembre a Roma per dare seguito all'inveterata abitudine delle grandi manifestazioni, a cui noi teniamo moltissimo, quando ci riuniremo insieme a tutti i ferrovieri dissenzienti, quelli che i reflussi gastrici di questo contratto non riescono ad eliminarli neppure con il maalox.

E con queste poche righe ci è gradita l'occasione per dare un appuntamento a quanti vorranno aderire, senza riserve, dando il proprio contributo alla causa, al di là delle sterili critiche verbali che si continuano ad ascoltare o che sono riportate sui più noti social network, dove si può leggere di tutto, il tutto che, però, non cambia nulla, anche perché la responsabilità di intervento meramente verbale assume sempre più i connotati di un atto colposo.

Dobbiamo riuscire ad essere protagonisti del nostro futuro, quello sociale, in maniera democratica e civile, ma coerente e continua, e questa resta la grande sfida del domani, un domani che potrà fare bene a meno di quanti lusingano la vanità onerosa di chi briga dietro i poteri occulti del palazzo ai danni di un popolo intero, vilipeso nella propria dignità da una casta interessata solo a pazzie e baldorie da vivere in fretta e senza troppi invitati.

Luigi Corini

27 OTTOBRE

No Monti Day

L'appuntamento è stata un'occasione di quelle che riconciliano con la vita, essendosi potuta rivedere, dopo tanto tempo, tanta gente comune, quella che si incontra tutti i giorni, presente ad una manifestazione popolare.

Una rabbia vecchia, quindi, è tornata ad esprimere il proprio dissenso con un comportamento civico e maturo, cercando, in un clima di fiducia, un incontro con le forze sociali antagoniste e non uno scontro con le forze dell'ordine, promotore di un clima di tensione ed un caos propizio per la concertazione.

La manifestazione non è stata rituale, perché in piazza mancavano le facce imbalsamate che sono solite sentenziare in televisione con la loro retorica di mestiere ma, in maniera del tutto differente, ha sfilato solo massa critica, quella che tiene dietro alle condizioni minime di civiltà.

Chi è mancato in mezzo a quei 150.000 e più partecipanti ha perso un'occasione, perché la presenza ha voluto significare un no definitivo e senza mezzi termini ad un governo impopolare non eletto da nessuno, frutto acerbo di un compromesso che non ha nulla di storico, ma che rappresenta un inciucio anacronistico che, affannandosi dietro a sempre più frequenti scorciatoie istituzionali, mostra di poter guardare orizzonti assai ristretti e per di più molto vicini.

Abbiamo pagato un conto caro con Monti premier, estremamente eccessivo, con gravi ripercussioni sul sociale e con compressione degli spazi di democrazia grazie a decisioni settarie, come la perdita dell'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori, la riforma pensionistica che ha allontanato a dismisura la giusta aspettativa collettiva di quiescenza, i tagli alla scuola, alla sanità, con il contributo di certi governatori regionali interessati, la tassazione delle prime case di proprietà con l'introduzione dell'IMU, le notizie angoscianti dei terremotati che non sono stati risarciti perché i soldi giravano verso i rimborsi elettorali dei partiti, l'indecisione sul caso degli esodati, dopo tutto questo e tanto altro di più, tanti hanno detto basta e ci hanno messo la faccia.

Adesso il count-down è iniziato e mentre i politici di professione, seduti su di un vulcano pronto ad eruttare, continuano a farsi le bucce tra di loro, scannandosi sempre per lo sterco del diavolo dei rimborsi elettorali, noi dobbiamo riuscire a fermare chi vuole ancora questa feccia per decidere le nostre sorti, annegando in un anacronismo bisbetico e bacchettone.

E' ora di fare pulizia richiudendo il vaso di Pandora con tutti i suoi mali, e quindi dopo averci messo la faccia mettiamoci anche il cuore e mandiamoli a casa, perché l'Italia è un bene comune e non un'opportunità per quanti vogliono rubare ed approfittare dell'etica dei cittadini onesti.

Tornare in piazza, dopo tanti anni, per ricercare una protezione sociale, per tanti ha voluto significare rispolverare vecchie e desuete emozioni, facendo rivivere sentimenti oramai sedimentati nella camera dei ricordi, perché la memoria viva non passa mai, ed in maniera uguale ad allora, dirgliene quattro in diretta senza se e senza ma, è stata una gioia piena ed irrefrenabile e per dirla tutta un vero atto di maturità civile.

Luigi Corini



Col patrocinio di:



UN TRENO CARICO DI STRESS

STRESS LAVORO CORRELATO: UNA RICERCA PSICOFISIOLOGICA SU MACCHINISTI E CAPITRENO, UN METODO A DISPOSIZIONE DI TUTTI I LAVORATORI



Roma, 21 novembre 2012, ore 8,30 - 17,30
Università 'Sapienza', Centro Congressi d'Ateneo, Via Salaria, 113

APPUNTAMENTO A ROMA IL 21 NOVEMBRE

Convegno: “un treno carico di stress”

Convegno per la presentazione dello studio sui turni di macchinisti e capitreno di Trenitalia.

Dopo un lungo periodo trascorso a costruire gli strumenti necessari alla conduzione dello studio, la diffusione e la raccolta dei materiali, l'analisi dei moltissimi dati raccolti, la formulazione delle sintesi, finalmente la presentazione attraverso un convegno.

Sarà una giornata di studio, per le numerose presenze di accademici e tecnici della prevenzione, ma anche di denuncia delle condizioni di vita lavorativa di una parte importante degli addetti all'esercizio ferroviario.

La tecnica che ha portato alle sintesi di questo lavoro prende le mosse dalla formazione dei cosiddetti Gruppi Omogenei fra lavoratori: una scelta, quella operata dagli studiosi e ricercatori che se ne sono occupati, da definire coraggiosa prima che corretta e onesta. Questo perché l'attuale approccio alle tematiche del lavoro e della salute di chi lavora passano attraverso l'individuazione di parametri economici e di profitto piuttosto che di rispetto della persona e del lavoratore prima di tutto.

Una scelta, quella di chi ha condotto questa ricerca, valida sotto il profilo scientifico per la capacità di orientare un sapere e una conoscenza verso l'esterno dell'ambiente accademico; la capacità di ascolto e di comprensione verso chi doveva offrire la materia di studio ha creato una congiunzione fra il mondo della ricerca e quello del lavoro non sempre rintracciabile nelle esperienze contemporanee.

Per questi motivi USB ha sempre apprezzato, fin dall'inizio dei lavori, questo sforzo verso la comprensione della vita di chi lavora sui treni; per questo attivisti della nostra organizzazione sindacale hanno deciso da subito di fornire la loro collaborazione per il successo degli studi e della ricerca.

Inoltre siamo fermamente convinti che il metodo utilizzato per questo lavoro possa e debba essere esportato verso altre platee di lavoratori; sicuramente quelli dei trasporti, qualunque vettore si analizzi, ma anche per quel mondo più penalizzato dalle strategie economiche dell'occupazione che si vedono schiacciati in vite meno salubri e meno sicure di quelle che dovrebbero essere.

In questo aspetto i giovani e i nuovi assunti sono proprio quelli che maggiormente escono penalizzati e schiacciati, non solo in ferrovia; per loro la nostra organizzazione dovrà produrre il massimo sforzo e dovrà dotarsi di strumenti di lavoro come quelli prodotti da questo studio e dalle sintesi che verranno espresse nel convegno di presentazione.

Roberto Testa

ALBERTO GAMBINO

Bentornato!



Nella foto, da sinistra a destra: Marco Moriconi, Alberto Gambino e la dott.ssa Laura Marrucci

È tornato Alberto Gambino, macchinista della DPR del Lazio, colto da un malore di origine cardiovascolare un anno fa (sul numero 12/2011 di CF gli auguravamo una pronta guarigione).

Non solo: ha preso parte all'ultimo incontro [il 18 ottobre, ndr] con gli altri partecipanti del gruppo omogeneo di macchinisti che hanno dato vita al lavoro sui turni di lavoro dei macchinisti e dei capitreno. Lavoro che verrà presentato a Roma il 21 novembre.

Alberto sta meglio, ma i segni della sua malattia sono visibili. Un corretto stile di vita non lo ha messo al sicuro e non è bastato a compensare quella vita di 30 anni in macchina (di cui 25 sui merci) e le tante notti che, da lui stesso raccontato, hanno accompagnato la sua carriera e che oggi

pensa abbiano potuto accelerare la comparsa della sua malattia.

Oggi Alberto è in pensione (e non potrebbe essere diversamente) ma la sua storia ci deve far riflettere: quanti 'Alberto' ci sono fra noi che pensano di essere immuni alle malattie (era la convinzione di Alberto: ce lo ha confessato lui stesso) e che si stanno avviando ad affrontare una carriera lavorativa ancora più pesante di quella vissuta da Alberto?

Le nostre lotte devono servire anche a proteggere le nostre vite dall'attacco quotidiano del nostro lavoro.

Roberto Testa

FERROVIE DELLA CALABRIA/1

Blocchi stradali e assemblea permanente dei lavoratori

La Regione si è impegnata a sbloccare le risorse almeno per pagare il gasolio, ma al momento tutto è fermo.

I lavoratori di Ferrovie della Calabria hanno dato vita ad una assemblea permanente e adotteranno ogni forma di protesta utile per far sbloccare questa assurda situazione che si riversa con violenza su tutto il territorio calabrese penalizzando ulteriormente le già precarie condizione della mobilità regionale, difficoltà e disagi che pesano anche sull'utenza che devono fare i conti con il fermo degli autobus e dei treni.

Gli accordi siglati nei mesi precedenti dalle OO.SS. complici hanno riversato sui lavoratori il peso delle responsabilità aziendali e istituzionali rivelandosi una definitiva condanna per tutti gli addetti al settore senza dare alcuna prospettiva ad alcuna soluzione.

Fondi non versati o "spariti" per circa venti milioni di euro, un'intesa "stato-regione" inesistente e ancora una volta lavoratori e cittadini a pagarne le conseguenze.

Usb Lavoro Privato rimane al fianco dei lavoratori, dei cittadini, alle associazioni degli studenti, ai movimenti giovanili e ai lavoratori del settore per pretendere la certezza del servizio e del salario in quando "Diritto Sociale".

USB Lavoro Privato

FERROVIE DELLA CALABRIA/2**La crisi di liquidità di F.C. colpisce anche i cittadini**

La soppressione dei servizi per mancanza di gasolio, comunicata con una formale nota a firma della direzione aziendale delle F.C., ha reso ancora più evidente la responsabilità della Giunta Regionale che, dopo aver ottenuto la riduzione dei costi aziendali grazie a un accordo sottoscritto con le OO.SS. presenti in azienda, USB esclusa, ha tagliato il salario, oltre 90 posti di lavoro ed ha introdotto ulteriori flessibilità ad un'organizzazione del lavoro già per sua natura flessibile, non trova di meglio che rammaricarsi della situazione in cui versa la società Ferrovie della Calabria come riportato da una nota del 28/10/2012 a firma dell'Assessore Regionale ai Trasporti On. Fedele.

Noi crediamo che non basta rammaricarsi ma che bisogna porre in essere azioni concrete, come ad esempio liquidare le trimestralità relative al contratto di servizio che ammontano a oltre 10 Mln di euro.

No egregio Assessore!!! Così non va bene!!!

Non basta oggi tessere le lodi alle lavoratrici e ai lavoratori che, responsabilmente, continuano a garantire il diritto alla mobilità dei cittadini nonostante vantino stipendi arretrati e altro per una media di oltre 7.000 € ciascuno. Le stesse maestranze, che non più tardi di un mese addietro lo stesso Assessore ha qualificato come vagabondi per aver chiesto le spettanze arretrate e perché, esasperati per la mancanza del salario e per le incertezze che incombono sul loro futuro, avevano deciso di astenersi dal lavoro.

Così come non basta dichiarare che la soluzione della crisi è in dirittura d'arrivo pur sapendo che le risorse che verranno recuperate attraverso la rimodulazione dei fondi FAS (60 Mln di €) non basteranno a coprire i debiti di FdC.

Ecco, sarebbe opportuno, invece dei soliti proclami, conoscere in modo chiaro quali saranno gli interventi che dovranno essere realizzati per rientrare dal debito che egli stesso valuta essere oltre i 120 mln di euro.

Non basta affermare, ancora, che la responsabilità politica del debito è da attribuire a chi ha governato in precedenza che, a suo dire, ha distratto le risorse destinate alle Ferrovie della Calabria per altri capitoli di spesa. È solo una timida ammissione di quello che finora è stato negato dal suo predecessore on. Orsomarso.

Questa affermazione ci conferma che la responsabilità della crisi di una delle più importanti realtà industriali della Calabria, è da conferire alla cattiva amministrazione della cosa pubblica da parte di una classe dirigente locale incapace e insignificante. Cosa che la scrivente O.S ha sempre denunciato pubblicamente.

Ciò posto, rammentiamo all'Assessore che, a prescindere dalle scelte politiche a suo tempo fatte, la continuità amministrativa resta in capo all'attuale Giunta e che a nulla valgono le critiche rivolte agli amministratori dell'azienda considerato che i C.d.A., comprendenti anche consiglieri di nomina regionale, hanno sempre presentato bilanci sui quali la Corte dei Conti non ha mai obiettato.

Invitiamo pertanto la Giunta Regionale e l'Assessore ai Trasporti a parlare chiaro su cosa si intende fare delle Ferrovie della Calabria. Quali saranno i progetti per conseguire un rilancio vero dell'azienda, le risorse economiche all'uopo necessarie (oltre agli oramai famosi 20 mln di € destinati alle infrastrutture che ancora nessuno ha visto) che dovrebbero garantirne il consolidamento nell'ambito del T.P.L. Calabrese.

Nessuna certezza sembra prospettarsi per le Ferrovie della Calabria, anzi, noi leggiamo nelle vuote parole del comunicato dell'Assessore che si stanno preparando le condizioni per richiedere alle lavoratrici e ai lavoratori ulteriori sacrifici e tagli di posti di lavoro.

Siamo convinti che sia giunto il momento di fare chiarezza sul futuro delle Ferrovie della Calabria avvisando che non accetteremo e che quindi contrasteremo con tutte le nostre forze, progetti che mettano in discussione i livelli dei servizi, i livelli occupazionali e il salario delle Lavoratrici e dei Lavoratori.

Unione Sindacale di Base

TPER INDISPONIBILE AL CONFRONTO**Carenze negli organici e mancato rispetto di sicurezza e contratti**

USB Lavoro Privato ha indetto il primo sciopero Regionale di tutto il Personale Viaggiante dei Treni della Tper Spa per il giorno 6 novembre 2012 dalle 12.00 alle 16.00 in seguito alla rottura delle trattative avvenuta lo scorso 16 ottobre durante il tentativo di conciliazione svoltosi in Prefettura a Bologna.

A tale decisione USB è dovuta giungere dopo avere constatato ancora una volta come l'atteggiamento tenuto dall'Azienda rispetto alle gravi carenze di organico fra i Macchinisti e i Capitreno, nonché il comportamento vessatorio tenuto dalla stessa nei confronti dei Lavoratori che non accettano di superare l'Orario massimo giornaliero di Lavoro, sia sempre contraddistinto dall'arroganza e dalla mera volontà "verbale" di rimediare a queste problematiche in un futuro prossimo; un impegno che però non viene mai definito da nessun accordo sottoscritto da Tper, con nessun Sindacato, almeno fino ad oggi.



Tper addirittura, ha accusato i suoi Macchinisti di comportamenti poco collaborativi, adducendo il fatto che gli stessi intaserebbero con eccessive comunicazioni scritte e telefoniche gli Uffici preposti alla gestione del Servizio Ferroviario.

Ma queste assurde accuse si riferiscono semplicemente all'osservanza delle Normative vigenti in materia di Sicurezza e Orario di Lavoro da parte del Personale dei Treni il quale, comunicando alla Sala Operativa SAGET con le tempistiche dovute, la propria volontà a non doversi trovare costretti a proseguire nella condotta dei treni oltre il limite massimo delle Otto ore giornaliere previste, richiedono quindi in tempo utile - così come prescritto dai Regolamenti - il cambio di Personale; un cambio di Macchinisti spesso impossibile perché Tper è senza il Personale necessario e di conseguenza i treni Merci non sempre giungono a destinazione.

USB rammenta all'Utenza ed all'Azienda che far violare le Normative sul limite massimo della prestazione effettiva giornaliera ai Macchinisti e ai Capitreno, significa porre in serio pericolo la Sicurezza degli stessi e della Circolazione Ferroviaria.

Tper, invece che provvedere a strutturare i Turni in maniera regolare rispettando i Contratti o assumendo i Ferrovieri che le occorrono, pretende che i suoi Lavoratori si assumano delle responsabilità civili e penali individuali assai pesanti, nel caso questi ultimi accettino gli ordini scritti o verbali con cui la Sala Operativa gl'impone di superare l'Orario di Lavoro giornaliero, pur di portare a destinazione non già i Treni Viaggiatori, ma i convogli Merci svolti per conto Terzi!

E se proprio durante quel periodo di lavoro eccedente il Regolamento e la Normativa dovesse aversi un incidente ferroviario? Cosa accadrà a quei Ferrovieri, che saranno comunque chiamati a risponderne, oltre che in sede aziendale, dinanzi ad un Magistrato?

Per rivendicare il Diritto alla Sicurezza e alla Salute dei Ferrovieri di Tper; per un Servizio Viaggiatori Regionale di qualità, più efficiente e sicuro; e nello specifico:

- ottenere il rispetto dell'orario di lavoro e delle normative per la sicurezza
- ripristinare gli organici con immediate nuove assunzioni
- garantire turnazioni regolari e permettere a tutti la fruizione dei propri riposi e delle ferie attualmente quasi impossibili
- ottenere la piena ed integrale applicazione del contratto aziendale attualmente non rispettato

Per queste ragioni **USB ha indetto lo sciopero di 4 ore in tutto il comparto ferroviario di Tper il giorno 6 novembre 2012 dalle ore 12:00 alle ore 16:00.**

Germano Gianvenuti
USB Lavoro Privato - Trasporti

DTP DI BOLOGNA

Un primo risultato raggiunto

Sono passati meno di 2 giorni dall'indizione del blocco delle attività notturne nella settimana che va dall'11 al 17 novembre e già le reazioni scomposte della dirigenza evidenziano l'importanza di questa iniziativa.

Alle intenzioni di aderire all'iniziativa dei lavoratori, l'azienda risponde rifiutandosi di firmare gli M40 che le vengono consegnati. Non dovremmo essere noi a ricordare che le comunicazioni scritte sono una modalità consolidata nel mondo ferroviario ed è a dir poco singolare che un capo impianto si rifiuti di certificare con una firma la ricezione di una comunicazione scritta. Eppure il contratto al punto 1 lettera h dell'articolo 56 del CCNL parla chiaro e non è certo rifiutandosi di firmare la ricevuta di un M40 che se ne può vanificare il contenuto.

Un atteggiamento, che al primo impatto ricorda quel periodo dell'infanzia in cui i bambini dopo aver chiuso gli occhi si convincono che nessuno li veda, ma che probabilmente nasconde nelle intenzioni di chi lo suggerisce, il tentativo di scaricare sui capi zona/tronco, l'incombenza di fare, se servisse, da "capro espiatorio".

Infatti ci permetteremmo di consigliare ai capi zona/tronco, di farsi mettere per iscritto questi brillanti suggerimenti da chi si è prodigato ad offrirli.

Come era prevedibile la strada dell'intimidazione si è dimostrata la preferita da un Azienda che dimostra di aver accusato il colpo, infatti se in passato la DTP non ha avuto difficoltà a misurarsi con queste forme di lotta, perché i sindacati che le avevano organizzate non avevano intenzione di andare fino in fondo (sono molti i lavoratori che si ritrovano in possesso di M40 emessi che ammuffiscono in qualche cassetto), sapere che questa volta sarà diverso, aumenta il nervosismo.

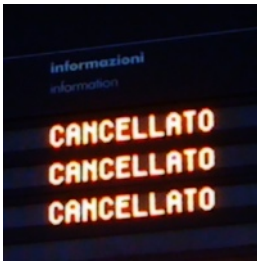
Infatti se il principio che le attività notturne non concordate non vanno fatte, si affermasse con chiarezza, per l'azienda sarebbe molto più difficile riproporre l'arroganza con cui gestisce questa partita.

Abbiamo saputo inoltre che ci sono sindacalisti che da buoni "servitori di corte" stanno tentando di scoraggiare i lavoratori. Potremmo commentare, ma ci limiteremo a dire che ci piacerebbe assistere a questi momenti in cui le baggianate si sprecano.

Uno degli argomenti utilizzati è quello di sminuire il peso di un sindacato come l'USB, per poter giustificare la non adesione a questa iniziativa di lotta. Ci verrebbe però da dire che seppur neonati nel mondo ferroviario, la nostra è una realtà consolidata in molti settori del mondo del lavoro e proprio per questo in condizione di costruire percorsi affidabili e che semmai quello su cui bisognerebbe interrogarsi, non è tanto sul fatto che oggi noi proponiamo queste battaglie, ma semmai sul perché gli "altri" cercano di ostacolarle.

Vi invitiamo pertanto a non farvi intimidire, se avete dei dubbi contattateci, ma sappiate che chi oggi cerca di dissuadervi non lo fa né con ragione, né tantomeno per aiutarvi. Occorre dare un segnale di vitalità a chi sta cercando di peggiorarci la vita e pensa di poterlo fare nel più assoluto silenzio. Perché diciamo ce lo, mentre noi facciamo i conti con i nostri dubbi, rischiamo di non comprendere che non siamo i soli a dover essere preoccupati.

USB Lavoro Privato Emilia Romagna

SCIOPERO DEL 14 OTTOBRE**Ecco il vero referendum sul contratto**

Lo sciopero proclamato per il fine settimana [13-14 ottobre, ndr] dall'ORSA M.U. e da USB ha registrato un'altissima partecipazione con picchi in alcune ore e in alcune località che hanno raggiunto il 90% di adesione.

Questa la migliore risposta alle forzature dell'azienda che si era illusa, vista la complicità della banda confederale, di avere a che fare con una categoria piegata e umiliata.

Ma la grande partecipazione alle assemblee e allo sciopero rappresenta anche una netta risposta alle pagliacciate messe in piedi dai firmatari del disastroso contratto.

Denunciamo il comportamento chiaramente antisindacale delle FS che hanno dato informazioni distorte sulla proclamazione dello sciopero e poi, non prevedendo nessun piano di gestione o soppressione treni -contrariamente a quanto avviene se a scioperare sono i sindacati amici- ha letteralmente abbandonato a se stessa la clientela, tanto coccolata quando la si usa strumentalmente per comprimere i diritti dei lavoratori dei trasporti.

I ferrovieri hanno detto NO ad un contratto che ha portato ad un netto peggioramento alle condizioni di vita e di lavoro, alla chiusura degli impianti, agli esuberanti e allo smantellamento di attività lavorative; tutto questo combinato con la controriforma del sistema pensionistico, che ha allungato di 8-9 anni l'età pensionabile, assume un peso insopportabile.

I ferrovieri sono stanchi di essere raggirati da sindacati concertativi che in tutti questi anni non hanno mai discusso coi lavoratori contenuti e fasi della trattativa.

La mobilitazione deve continuare per contrastare l'applicazione di questo contratto e per rilanciare una piattaforma di lotta che ponga al centro la difesa del lavoro e dei diritti.

Per lavorare meno, lavorare tutti, vivere meglio e più a lungo!

**OrSA MU Emilia-Romagna
USB**

LETTERA APERTA A FILT CGIL, FIT CISL, UILT, ORSA, FAST E UGL**Il controllo della paura**

Che la proposta aziendale sul nuovo orario di lavoro della Manutenzione Infrastruttura sia una arrogante provocazione, che non rispetta né gli accordi in vigore né quel pessimo contratto che avete firmato, è un fatto noto a tutti.

Si potrebbe dire che è un dato acquisito nelle chiacchiere tra sindacalisti e, perché no, anche nelle dichiarazioni di intenti espresse all'azienda durante le trattative.

Quello che però è strano è come questo aspetto non venga riportato con la stessa determinazione ai lavoratori.

Eppure quale sia il clima sugli impianti è noto a tutti: ai lavoratori molti di voi fanno credere che l'Azienda ha di fatto il diritto di disporre del personale come meglio crede, senza dover rispettare alcuna regola, suggerendo con troppa leggerezza, che subire parte delle illegittime richieste aziendali è la soluzione migliore per ridurre il danno.

Che i lavoratori siano spaventati è un dato evidente, ma questa paura è sempre più spesso assecondata dagli atteggiamenti con cui alcuni di voi (troppi), continuando ad alimentare questa insicurezza, sostengono l'indiscutibilità delle posizioni aziendali.

Così, anziché spiegare ai lavoratori che quello che l'azienda sta progettando è illegittimo, si preferisce indurli ad una rassegnazione che somiglia molto ad un resa assoluta, che non solo non ha alcun fondamento normativo ma rischia di risultare assai "sospetta".

È difficile non chiedervi, come mai alle continue violazioni delle norme che l'azienda impone, non abbiate mai opposto azioni concrete, limitandovi al massimo a produrre qualche lamentela che non ha mai visto alcun concreto seguito.

Qualsiasi cosa l'azienda pretenda diventa legge e le vostre azioni sono sempre più spesso tese a celebrarne l'onnipotenza.

Eppure dovrebbe essere semplice comprendere che un'azienda che con estrema disinvoltura non rispetta il contratto e gli accordi in vigore anche sulle questioni più banali (sono centinaia gli esempi che si potrebbero fare: diritto al pasto, orario di lavoro, attività notturne, limiti delle prestazioni, etc.) non si contrasta assecondandola e firmando accordi a perdere.

E qui viene il punto dolente, perché l'arroganza dell'azienda dimostra sempre di più quale sia la sua considerazione della rappresentanza sindacale e se anziché restituire dignità al proprio ruolo e soprattutto ai lavoratori che pretendete di rappresentare, preferite concorrere alla fiera del "controllo della paura" sperando di ricavarne la benevolenza del padrone, non potete meravigliarvi di quali siano le conclusioni che si possono trarre.

Eppure i lavoratori un segnale della propria insofferenza ve l'hanno dato: non penserete che se il 70% dei manutentori hanno scioperato è perché si è rinnovata la fiducia in voi?

Pertanto cercate di interpretare correttamente almeno questo risultato, che sembra quasi mettervi in imbarazzo e per una volta provate a fare i Sindacalisti con la S maiuscola occupandovi degli interessi dei lavoratori anziché di "altro".

Per essere chiari, il confronto ha evidenziato differenti atteggiamenti al tavolo e di questo teniamo conto, addirittura le posizioni iniziali sembravano convergere con il rigetto delle proposte aziendali, ma poi, più ci si sta avvicinando alla stretta finale e più i possibilisti aumentano, pronti a sottoscrivere "sotto dettatura" un accordo, anche a perdere, purché gradito all'azienda.

Per noi è meglio dire ai lavoratori quello che sapete già: la partita sull'orario di lavoro non è che l'inizio: la nuova riorganizzazione e tutti quegli atti che ci porteranno verso lo scorporo di RFI sono in agguato.

Non è assecondando l'azienda che potremo neutralizzarne gli effetti.

Prima o poi i lavoratori si sveglieranno dal mondo delle favole che gli state prospettando e capiranno che non è facendosi legare mani e piedi che potranno sperare di cavarsela.

Pertanto chi oggi sta seguendo la trattativa sull'orario di lavoro dovrà decidere quali sono le sue "aspirazioni", perché la linea di demarcazione è netta: o si sta con i lavoratori, e si inizia una battaglia vera per il rispetto delle regole, oppure si sta con l'azienda e si alimenta questo clima di terrore.

In questo caso lasciateci dire però che, ora più che mai, di "sindacalisti" così i lavoratori non hanno alcun bisogno e che non sarebbe male se tornando a "pestare la ghiaia" provaste, anche sulla vostra pelle, tutto il fiele che ci state facendo ingoiare.

USB Lavoro Privato Emilia Romagna

ROMA

Un nuovo scandalo tangenti nel TPL di Roma

La notizia non è certamente di prima mano ma a Roma in questi giorni fa ancora parlare, anche se la popolazione capitolina è stata più attenta agli avvicendamenti strutturali prima e politici poi della giunta regionale.

Lì si è trattato di fondi pubblici gestiti in un certo modo, mentre da questa parte si è trattato di mazzette, che non costituiscono una novità assoluta, ma forse la verbosità di certe eminenze politiche locali e l'accanimento mediatico susseguente, dove tutti stavano contro tutti, hanno fatto comprendere bene all'intera nazione di che pasta sono fatti certi imbonitori di regime che intendevano fare pulizia nelle istituzioni, almeno così dicevano negli slogan elettorali, ed invece, in maniera completamente differente, hanno riempito le fondazioni democratiche di governo di tanto pattume che adesso le società che gestiscono la raccolta rifiuti avranno il loro bel da fare per rimuoverlo.

Quindi niente di nuovo sotto il sole di Roma, e quando il Messaggero, autorevole testata nazionale, il 28 aprile u.s. è uscito con la notizia bomba delle tangenti pagate per la commessa di 40 autobus nuovi per la città dei Cesari, da parte della Breda Menarini del gruppo Finmeccanica, nessuno è caduto dalle nuvole perché "queste cose si fanno", anche se questa volta sono state dette anche alle forze dell'ordine.

Lo stesso stucchevole siparietto dell'intrattenimento di rapporti di stretta amicizia interessata, tra i responsabili pubblici e quelli di aziende troppo attente alla vendita dei propri prodotti, sembra proprio che sia la cosa più naturale di questo mondo, o meglio del loro, dove appare come un segno indelebile di affermazione.

Cosa succederà adesso lo sapremo dai tribunali con la calma di quanto di solito avviene nel "porto delle nebbie", ma quel che certo è che molte amministrazioni pubbliche, menanti vanto ad ogni passaggio mediatico senza mostrare cali di umore, esibiscono oggi, agli elettori, il proprio lato peggiore, quello che nessuno vorrebbe vedere, in un veemente atteggiamento contraddittorio che genera una sfiducia globale verso tali personaggi che noi tutti speriamo siano rimossi a stretto giro di tribunale o di elezioni, affinché l'orbita delle tangenti finisca e magari con quei trenta non proprio miseri danari, non regalati, si potranno ottenere dei prodotti finiti migliori per la mobilità collettiva.

Anche perché la possibilità di spostamento è in sofferenza dovunque, considerato che chi se ne dovrebbe occupare nemmeno se ne avvede tanto, per fare una cosa nuova, godendo, da parte sua, del diritto di un'auto blu, una di quelle che tutti dicono di dismettere e che, puntualmente, tornano ad acquistare con i soldi pubblici.

Se vogliamo cogliere dei significativi segni di metamorfosi per l'immediato futuro, quindi, cerchiamo tutti quanti di mettere in mezzo ognuno la propria coscienza, e cerchiamo di mandare a casa quei responsabili politici che non si sono dimostrati all'altezza, chiudendo per sempre la loro effimera apparizione sul palcoscenico della vita pubblica, perché le loro colpe finiscono dove iniziano quelle di noi elettori.

Luigi Corini

ANTIEVASIONE

Inizia la guerra ai portoghesi

Era ora ed è molto tempo che lo andavamo dicendo, almeno 10 anni, e noi le cose le ricordiamo bene, non fosse altro perché le pubblichiamo.

Oggi, finalmente, si rivede un timido tentativo della società di riprendersi la gestione di un territorio abbandonato da tempo, e così, in maniera completamente differente, da un passato buio, pare che qualcosa stia cambiando, tanto è che l'azienda ha messo a punto una task- force, assemblata da ogni dove, per reprimere il fenomeno dei mancati introiti dell'imposto contrattuale per il trasporto.

Infatti, nella regione Lazio sono calate delle nutrite squadre di controlleria, per tentare di arginare un percorso tortuoso circa il pagamento dei biglietti sui nostri convogli, ed, in ritardo sui tempi, si cerca, in tal modo, di rimediare ad una situazione antieconomica generata da una politica aziendale che abbiamo combattuto da soli, restando del tutto inascoltati, pur facendo gli interessi dei nostri padroni.

I difficili finanziamenti delle regioni hanno dato un input deciso ad una nuova fase della gestione del dettato contrattuale della mobilità, tanto è che adesso si va alla ricerca dei biglietti non pagati investendoci anche una bella cifra, in quanto le trasferte e gli straordinari costano, e se si è voluto implementare il traffico degli introiti in terre lasciate per lungo tempo alla mercé dei portoghesi più incalliti, che hanno fatto scuola ed ampio proselitismo, una ragione valida, che non pensiamo sia solo di mera immagine, ci deve pur essere.

Quindi macchine indietro tutta e si ricomincia da dove avevamo lasciato 10 anni or sono, quando il personale del treno era, per certi versi temuto, e non soltanto malvisto per diventare alla fine un facile bersaglio per chi ha voglia di delinquere raggiungendo talvolta anche le vie di fatto pur di risparmiare le esigue cifre del costo di un biglietto.

Scontato il plauso per questa iniziativa, non ci resta che augurarci la più ampia collaborazione tra il personale, sempre che gli stessi colleghi trasferisti dimostrino un senso compiuto di collaborazione con un personale viaggiante sfiduciato da anni di incuria e di isolamento, aggravato per lo più da incomprensioni gratuite con uno staff dirigenziale che ha troppe volte soprasseduto alle giuste lagnanze di chi volendo pur fare non ne aveva l'opportunità, seppur avesse chiesto la giusta attenzione di quanti erano in dovere di intervenire.

Adesso però ogni commento risulta superfluo, confidando tutti quanti noi nel giusto valore sociale del trasporto come bene comune, anche dietro il pagamento del corrispettivo dovuto, per cui ognuno che mostra di avere ancora una coscienza collettiva saprà aspettare i giusti risultati di questa attenzione rinata per il lavoro del personale viaggiante, sperando sempre che domani, passata la buriana, non ci si ritrovi un'altra volta con il cerino in mano, vale a dire da soli e nella piena emergenza quotidiana, come negli ultimi anni, ricordando che per tutto questo lungo lasso di tempo c'è stata gente, che non ha mai indossato la nostra stessa divisa, che di questa situazione di mancata presenza ha fatto buon uso facendo una carriera ai danni di quanti hanno cercato di svolgere il proprio, seppur in territorio diventato ostile per la precisa ottusità di quanti hanno pensato che tanto c'era sempre qualcuno che pagava, il vecchio e mai desueto Pantalone.

Luigi Corini

LETTERA DI UNA VIAGGIATRICE

Trenord, l'unica priorità è arrivare

Pubblichiamo la lettera di una pendolare che utilizza il servizio di Trenord:

Solo dopo quanto avvenuto ancora la mattina del 29 ottobre mi sono decisa a scriverle per rendere pubblico il pessimo livello di servizio offerto da Trenord.

Ogni mese pago 99 euro per avere il diritto di viaggiare in tutta la Lombardia. In realtà è un diritto che uso parzialmente perché la mia necessità si limita a dover fare ogni mattina la tratta Sesto Calende - Milano con il treno Domodossola - Milano Porta Garibaldi. E dentro Milano da Porta Garibaldi a Corso Italia. Andata e ritorno naturalmente. Per cinque giorni su sette. Ogni giorno sono 4,95 euro per constatare che a Sesto Calende alle 6 e 40 del mattino il treno è già pieno e sono disponibili solo posti in piedi.

4,95 euro per decidere di rinunciare a 10 minuti di preziosissimo sonno, puntare la sveglia alle 5 e 30 per scalare di una stazione e presentarsi ad Arona alle 6 e 30. 4,95 euro per constatare che, da qualche tempo, neanche questo basta più: il treno che si presenta ad Arona è di quelli vecchi, con un solo piano e quindi decisamente meno capienti di quelli a due, in condizioni da terza classe di degregoriana memoria «che costa dolore, spavento, puzza di sudore e, dal boccaporto, odore di mare morto». Freddo nonostante sia sovraffollato, buio, senza neanche le luci d'emergenza e con le porte che a volte si aprono e a volte no. Un treno simile non dovrebbe neanche partire.

Per 4,95 euro decido di potermi permettere una cordiale e vibrante lamentela rivolta al capotreno. Il poveretto sembra uno spaventapasseri, impagliato e rassegnato, stretto tra incudine e martello: mi risponde che non può farci nulla e che si viaggia così perché non arrivare a Milano sarebbe anche peggio, visto che la priorità di chi viaggia è arrivare, comunque, a destinazione. Infatti, mi confida, la maggior parte dei treni non sono a norma.

Quindi sarebbe questa la strategia aziendale dell'amministratore delegato Giuseppe Biesuz? Far viaggiare treni non a norma, stracarichi, freddi e bui, contando sul fatto che la priorità di chi li utilizza è, al di là di tutto, arrivare a destinazione. Già perché chi li utilizza lo fa per un bisogno più importante, quello del lavoro, per il quale ha accettato di subire incrementi del 30% sui prezzi.

Cordiali saluti.

fonte: lettera43.it

Pillole & News

Prima conferenza nazionale dei trasporti

La prima conferenza nazionale dei trasporti, svoltasi a Roma nei giorni 7 e 8 novembre 2012, che ha visto partecipare delegati del Trasporto aereo, marittimo, ferroviario e trasporto pubblico locale provenienti da tutte le regioni del paese, oltre ad aver condiviso un documento che mira a dare un forte impulso allo sviluppo dell'intero comparto trasporti si è espressa sui tragici eventi dell'ILVA di Taranto e sui comportamenti antisindacali della società ferroviaria RFI in riferimento allo sciopero nazionale di settore del 14 ottobre u.s.

Qui di seguito le mozioni approvate con voto unanime dall'assemblea

L'assemblea della prima conferenza nazionale dei trasporti, esprime cordoglio e solidarietà alla famiglia e ai compagni di lavoro dell'operaio 29 enne, Claudio Marsella, morto a Taranto nello stabilimento ILVA mentre effettuava con una locomotiva di manovra un aggancio di carri per uno spostamento.

Gli standard di sicurezza di chi lavora sui binari, ad ogni livello e ad ogni condizione, devono essere salvaguardati e protetti dagli attacchi di riforma e riduzione del costo del lavoro senza considerare la salute e la sicurezza di chi è nell'esercizio e nella produzione.

Ci opponiamo a chi ci vorrebbe far scegliere fra la nostra salute e il posto di lavoro ma, allo stesso modo e con la stessa forza, ci opporremo a chi vuole costringerci fra fra la difesa dell'occupazione e le nostre vite.

L'assemblea impegna l'intero comparto trasporti alla partecipazione della manifestazione del 10 novembre 2012 a Taranto e ad aderire alla raccolta fondi per la cassa di resistenza lanciata a favore dei lavoratori dell'ILVA in sciopero.

Approvato con voto unanime dell'assemblea.

L'assemblea della prima conferenza nazionale dei trasporti, svolta nei giorni 7 e 8 novembre 2012 esprime solidarietà e sostegno al ferroviere e delegato USB Marco Iacovella attaccato con evidente comportamento antisindacale da RFI per la sua adesione all'ultimo sciopero nazionale del 14 ottobre 2012.

Un segnale pericoloso per ogni lavoratore che deve essere neutralizzato con una risposta univoca da parte di tutta l'organizzazione con tutti i mezzi a sua disposizione, legali e di mobilitazione.

Approvato con voto unanime dell'assemblea.

USB Lavoro Privato, Comparto dei Trasporti

Tre uomini uccisi da treno a Viareggio

Tre romeni sono morti investiti da un treno merci, lungo i binari, a poche centinaia di metri dalla stazione ferroviaria di Viareggio (Lucca). I tre, intorno all'una di notte del 19 ottobre, hanno scavalcato la recinzione, per attraversare i binari, ma non si sono resi conto del convoglio che sopraggiungeva. Il macchinista ha cercato di frenare, ma invano, e il treno ha travolto i tre stranieri, uccidendoli.

fonte: Adnkronos

Lavoratori Trenord ricevuti in Consiglio regionale

Il presidente del Consiglio regionale Fabrizio Cecchetti (Lega Nord) ha ricevuto questa mattina a Palazzo Pirelli una delegazione di lavoratori di Trenord in presidio davanti all'ingresso dell'Assemblea regionale per protestare contro alcuni aspetti del nuovo contratto aziendale. Secondo alcuni sindacalisti di Orsa, presenti al presidio, l'aumento dell'orario di lavoro con turni di 10 ore "mette a rischio la sicurezza" e al tempo stesso "riduce lo stipendio innescando una sorta di rovesciata gabbia salariale che penalizza i lavoratori lombardi". La protesta sfocerà domenica 28 ottobre prossimo con uno sciopero del personale di Trenord ma se, come ha annunciato i lavoratori, l'azienda non provvederà a indire un referendum per consentire ai lavoratori di esprimersi sul nuovo contratto si alzerà il livello di protesta con scioperi nelle giornate infrasettimanali. Il Presidente del Consiglio regionale Cecchetti al termine dell'incontro ha annunciato che nei prossimi giorni contatterà l'amministratore delegato di

Trenord per avere ulteriori elementi e si attiverà “per valutare se esistono le condizioni per un’intesa ed evitare scioperi che si ripercuoterebbero con gravi disagi sulle centinaia di migliaia di pendolari che tutti i giorni si affidano ai treni per raggiungere scuole e luoghi di lavoro”.

fonte: asca.it

Montezemolo lascia la guida di NTV

Luca di Montezemolo punta sull’uomo del buco in Rcs per i suoi treni. Dopo la nomina alla vicepresidenza di Unicredit, il presidente della Ferrari ha infatti lasciato la guida di Ntv, la società privata di trasporto ferroviario da lui fondata e attiva da quest’anno con Italo di cui è azionista rilevante insieme a Della Valle e a banca Intesa.

Proprio il ruolo dell’istituto milanese nella società dei treni aveva nei giorni scorsi fatto storcere il naso agli osservatori che notavano il potenziale conflitto d’interesse rispetto alla rivale Unicredit. Le deleghe di Montezemolo in Ntv passano quindi ad Antonello Perricone, che ad aprile, dopo mesi di braccio di ferro tra i soci, ha lasciato la guida di Rcs Mediagroup, l’editrice del Corriere della Sera, dopo oltre 5 anni.

Durante il suo mandato, che gli ha fruttato 6,8 milioni di euro di emolumenti, oltre a 3,4 milioni di liquidazione, Rcs ha visto i suoi conti peggiorare drasticamente. Colpa della sciagurata acquisizione della spagnola Recoletos alla folle cifra di 1,1 miliardi di euro che, oltre ad aver caricato di debiti la società, quest’anno ha fatto registrare alla società perdite superiori a un terzo del patrimonio.

Del resto erano stati gli stessi azionisti ad approvare l’acquisto iberico che era stato uno dei primi atti del manager siciliano, succeduto a Vittorio Colao che invece della Spagna non ne voleva sapere e che era stato messo alla porta. Vicende che Montezemolo conosce molto bene, avendo rappresentato la Fiat in Rcs per molti anni durante la sua presidenza del Lingotto.

“Sono stati anni formidabili. Ho l’orgoglio di avere contribuito a creare dal nulla un’impresa che rappresenta oggi un’importante realtà imprenditoriale in Italia e in Europa”, ha dichiarato il presidente della Ferrari. “I crescenti impegni professionali mi impongono però un passo indietro che mi è permesso oggi che l’azienda è pienamente operativa. Continuerò a dare tutto il mio contributo al successo di questa società, come azionista e membro del cda”.

fonte: ilfattoquotidiano.it

Udienza per il reintegro di Antonini

La prossima udienza per la reintegrazione di Riccardo Antonini in ferrovia è stata fissata da giudice del lavoro, Nannipieri, per il giorno 22 gennaio 2013 alle ore 11.00 presso il Tribunale di Lucca, via Galli Tassi 61. Antonini è stato licenziato da RFI per essersi rifiutato di cedere alle pressioni aziendali che lo volevano fuori dal processo per la strage di Viareggio come consulente dei familiari delle vittime.

Sentenza d’appello per il licenziamento di De Angelis

Lunedì 12 novembre, arriva forse a conclusione la lunga vicenda del licenziamento del macchinista e delegato alla sicurezza Dante De Angelis, espulso da Trenitalia il giorno di ferragosto del 2008 per alcune sue dichiarazioni in merito agli spezzamenti dei treni ETR500. Per dare sostegno a Dante, appuntamento alla Stazione Termini, ore 9:00 binario 1 - Udienza ore 10:00 presso Corte d’Appello di Roma, Via R. Romei angolo Via V. Varisco.

fonte: inmarcia.it

Link

Parentopoli sindacale in GTT

<http://www.lospiffero.com/buco-della-serratura/in-gtt-la-parentopoli-sindacale-7298.html>