



IN BREVE

1

CHI SIAMO

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferrovia di USB, Unione Sindacale di Base.

2

D & R

Se avete dei quesiti, o se volete segnalarci qualcosa, scriveteci all'indirizzo di posta elettronica: cronacheferroviarie@usb.it

3

REDAZIONE

La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi, attraverso questo utile strumento messo a disposizione da USB Settore Ferrovia.

4

EMAIL

La newsletter viene spedita tramite una pratica mailing list, in modo da ottenere contemporaneamente una ampia e veloce diffusione.

Editoriale

Diritti AV, ES: aumento unilaterale

Dal primo marzo l'azienda, con l'Ordine di Servizio n. 9/2011, ha disposto **l'aumento degli importi dei diritti di ammissione** dovuti per l'accesso ai treni AV, ES ed ES City per i titolari di Smart Card, per i ferrovieri a riposo e per i loro familiari beneficiari di titolo gratuito di viaggio.

L'AV passa ad un importo di €22, gli ES e gli ES City a €16 per determinati periodi festivi ed a €13 nei restanti giorni.

Questo **atto unilaterale** è l'ultimo assurdo assunto da parte del Gruppo FS in ordine di tempo, e viola il disposto dell'art. 23 del CCNL, accordo di confluenza, che al comma 9 recita, senza opportunità di interpretazione, che la disciplina dei costi del diritto d'ammissione sarà oggetto di revisione tra le parti alla scadenza del presente accordo...

Non ci risulta nessun accordo nel merito.

Segreteria Nazionale

In questo numero:

<i>Diritto di ammissione</i>	
Aumento del 50%.....	2
<i>Sicurezza</i>	
Processo per la morte sul lavoro del ferroviere Massimo Romano.....	2
<i>Tecnologie</i>	
On Board Equipment.....	3
<i>Politiche</i>	
Arrivano i tornelli.....	4
<i>A agevolazioni fiscali</i>	
Ci vuole la contrattazione aziendale.....	5
<i>Sciopero/1</i>	
Sciopero e proteste.....	5
<i>Sciopero/2</i>	
Sciopero generale generalizzato 11 marzo 2011	7
<i>Pillole</i>	
Incidenti	7
Milleproroghe.....	8
Confermato Chiovelli	8
Licenziamento CT Giuliani.....	8
In Sardegna il personale protesta contro IVU Rail.....	8
Adesione al 70% allo sciopero regionale in Lazio.....	9
Mandiamoli a lavorare	9
Legge popolare	9

Diritto di ammissione **Aumento del 50%**

Da oggi [1 marzo, ndr] l'ammissione ai treni Eurostar per i ferrovieri è passata da €15 a €22, a tratta, con un aumento pari al 50%, nel silenzio più totale dei sindacati confederali [il testo è stato redat-

to prima della nota sindacale unitaria del giorno 1 marzo, ndr].

Ricordiamo che in tutta Europa i ferrovieri viaggiano gratuitamente su tutte le linee, mentre in Italia solo i Parlamentari possono viaggiare gratis, senza subire aumenti.

Contro questo colpo di mano dell'Azienda abbiamo

organizzato per il 23 marzo prossimo, nella sala del S. Cuore a Roma, presso la stazione Termini, dalle 10 alle 13, una manifestazione di tutta la categoria, lavoratori e pensionati.

In Marcia, Ezio Gallori

Sicurezza **Processo per la morte sul lavoro del ferroviere Massimo Romano**

Il giorno 10 febbraio scorso si è tenuta a Castelnuovo di Porto, presso la sezione distaccata del tribunale di Tivoli, la terza udienza della fase dibattimentale del processo per la morte sul lavoro del ferroviere di RFI Massimo Romano. Massimo Romano, operaio della Manutenzione Infrastrutture settore Lavori, rimase travolto da un treno mentre stava operando con un martello pneumatico sulla linea Roma - Fara Sabina nei pressi della stazione Monterotondo, la mattina del 15 novembre 2006. Dall'istruttoria condotta dal giudice competente di Tivoli uscirono imputati il direttore compartimentale infrastrutture di Roma (datore di lavoro delegato), il capo unità territoriale nord ovest di Roma, il capo impianto Lavori di Monterotondo e un operaio dello stesso impianto. Nell'udienza preliminare che si è tenuta un anno e mezzo fa venne prosciolto il direttore compartimentale, con la motivazione delle deleghe effettuate in materia di controllo ai suoi sottoposti (capo unità), e invece



il corpo senza vita di Massimo Romano - 15 novembre 2006

vennero rinviati a giudizio i rimanenti tre. Da allora si è assistito ad una serie di rinvii delle udienze stabilite (tre), che hanno portato a quella del 10 febbraio scorso anch'essa rinviata perché i legali di un imputato hanno presentato un fascicolo di documenti da acquisire agli atti chiedendo al giudice di leggerli prima di procedere all'interrogatorio dei testi del PM. Nell'udienza del 10 febbraio si sarebbero dovuti ascoltare, come testi: l'ispettore della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma che ha condotto la prima inchiesta per il giudice di Tivoli, un agente della Polfer della stazione Tiburtina e un agente dei Carabinieri di Monterotondo intervenuti sul luogo subito dopo dell'incidente mortale.

In apertura d'udienza il giudice ha comunicato la ri-

nuncia alla costituzione di parte lesa di alcuni familiari di Massimo Romano a seguito di accordo transattivo con la società RFI; tuttavia uno dei citati familiari era presente in aula per seguire l'andamento del processo che prosegue nell'ambito penale per omicidio colposo.

Da alcune indiscrezioni circolanti nei corridoi del tribunale pare che la difesa degli imputati sia intenzionata a sostenere la tesi che Massimo Romano si recò di propria iniziativa sul luogo dove rimase travolto dal treno, essendosi reso disponibile a svolgere un'attività per conto della ditta SALCEF a sua volta impegnata in lavorazioni propedeutiche al rinnovamento del binario. Tale tesi circolò come "voce della rottaia" già all'indomani dell'incidente e venne respinta con

sdegno dai rappresentanti dei lavoratori che parlarono di squallido tentativo di depistaggio delle indagini. In effetti, come tutti i ferrovieri sanno, è di fatto impossibile che uno di essi possa sottrarsi alla catena di comando aziendale durante una giornata di servizio, e considerando che quel giorno a pochi metri da dove fu travolto Massimo operavano altri quattro ferrovieri a protezione di una squadra di operai della ditta SALCEF, la tesi che egli si fosse prestato in privato ad accordi fraudolenti con la stessa risulta tecnicamente grossolana oltre che umanamente meschina. Resta il fatto che a distanza di oltre quattro anni dalla morte sul lavoro di Massimo il processo è impantanato allo sta-

dio iniziale dall'azione dilatoria dei legali della difesa, che fornendo con il contagocce documentazione agli atti costringono il giudice a continui rinvii. Va inoltre rimarcato il fatto che alla sbarra manca la figura principale della catena di comando aziendale, il datore di lavoro delegato, che come detto è stato prosciolto in fase preliminare, quando già era stato dimesso dall'azienda iniziando al contempo un rapporto di consulenza all'estero per la stessa RFI.

La prossima udienza è stata fissata per il 1 luglio 2011.

Attualmente la Direzione Territoriale Produzione Roma (ex DCI Roma) di RFI è implicata in altri tre processi per la morte sul lavoro di: **Anthony Forsythe** investito

da un Eurostar nei pressi della stazione di Torricola la notte del 10 dicembre 2007, **Bruno Pasqualucci** morto dopo un mese di agonia per essere stato travolto da un mezzo d'opera il 23 ottobre del 2009 nella stazione di Maccarese, **Armando Iannetta** travolto da un treno la notte del 19 dicembre a Piedimonte San Germano in provincia di Frosinone.

Tutti i processi sono ancora alla fase iniziale.

*Castelnuovo di Porto,
10 febbraio 2011*

Per "Comitato per la verità sulla morte del ferroviere Massimo Romano"

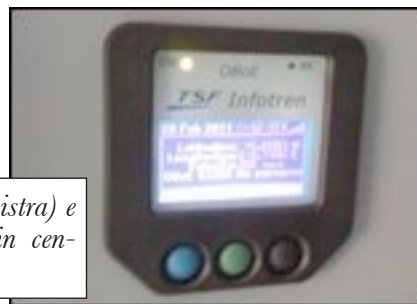
*Stefano Pennacchiotti,
membro RSU 18 DTP Roma*

Tecnologie On Board Equipment

L'OBoE, acronimo di *On Board Equipment*, è un computer di bordo in dotazione ai treni, che espleta anche la funzione di localizzazione satellitare e la gestione remota di apparati ed è in grado, tra l'altro, di comunicare con l'utente di bordo tramite annunci.



OBoE (a sinistra) e particolare (in centro)



Alla partenza del convoglio, il sistema di terra DCTR, dà l'avvio alla procedura di inizializzazione per il corretto funzionamento, tra-

sferendo il file di percorso all'OBoE che, da questo momento in poi, è autonomo sino al termine della corsa.

Il capotreno, nei tempi accessori, deve verificare l'integrità della cassetta, l'accensione dell'apparecchiatura tramite la lampada verde, il congruo inserimento dei cavi nei connettori ed, infine, l'inserimento interno del pulsante di ripristino.

Se il personale di bordo vede la lampada BK rossa lampeggiante, deve spegnere il sistema e tirare verso il bas-

so il pulsante nero posto al di sotto di questo, spegnendolo.

Passati pochi secondi, reinserendo il pulsante verso l'alto, l'OBoE riprende le sue attività, in mancanza delle quali non resta che avvertire la sala operativa di competenza circa l'avaria.

La SOR competente per territorio può intervenire, in caso di mancata riattivazione, attraverso il sistema di terra cruscotto *infotren* e, per questa funzione essenziale, gli operatori di sala possono monitorare in diretta la funzionalità della comunicazione a bordo treno, senza dover disturbare il personale sui convogli.

Trenitalia assegna una grande importanza alla comunicazione alla clientela, dando al personale viaggiante un compito nevralgico specie in caso di urgenza, quando le variazioni delle corse diven-

tano basilari per la stessa circolazione, se espletate in tempo reale all'insorgere delle problematiche.

Per ciò la figura del personale di bordo non può restare avulsa dal contesto quotidiano, rimanendo immersa in un cambiamento di politica gestionale, almeno fin tanto che resterà legata indissolubilmente ai convogli, anche perché una sua più proficua utilizzazione è stata trovata, in concomitanza al compito istituzionale di vecchia concezione, basato sulla regolarità della marcia del treno, sull'assistenza alla clientela, sull'an-

tievasione ed altro ancora.

L'innovativo modo di intendere il trasporto oggi implica anche, ed ancor di più, il miglioramento del processo di assistenza, che sta divenendo un vero e proprio compito sociale nella cronica mancanza di strutture del servizio, ed il lavoro pregiato dell'agente treno può fare la differenza.

La costante relazione tra operatori del bordo e viaggiatori è funzionale ai piani d'impresa, che richiedono uno scorrimento del traffico ferroviario fluido a dispetto di inconvenienti, sempre nasco-

sti dietro l'angolo, portatori di fastidiosi ed improduttivi perditempo, e con il supporto tecnologico di ultima generazione si possono snellire ingorghi e ristagni, occludenti un movimento già penalizzato da un'infrastruttura per molti versi fatiscente.

Ed allora ecco che il personale dei treni può fare la differenza sull'imponderabile, come dire che grazie all'informazione si allunga la vita... lavorativa.

Luigi Corini

Politiche **Arrivano i tornelli**

L'ultima trovata contro chi non paga il biglietto sui treni è uscita dal cilindro della regione Lazio che nel nuovo contratto di servizio, riscritto dopo essere stato firmato poco più di un anno fa, ha inserito una clausola, sottoscritta anche da Trenitalia, nella quale esprime un senso d'urgenza, volendo iniziare a combattere, con una nuova metodologia, l'evasione del pagamento del titolo di viaggio sulla relazione tra la Capitale e Fiumicino aeroporto.

Una stima ufficiale ha calcolato un ammanco di cassa di almeno 10 milioni di euro l'anno, solo su questa linea, e proprio per quietare i sensi di colpa dei politici romani si è deciso di cambiare registro, incentivando gli introiti piuttosto che tagliare qualche treno, per i dovuti risparmi dettati da un bilancio che è un vero e proprio dindarolo sfondato.

Nei fatti ci sembra arduo realizzare quanto sopra con un semplice sistema di sbarramento, anche perché poi dovrebbe essere allestito, accanto a questa cortina di ferro, anche un'altra struttura di monitoraggio per verificare la valenza di un apparato che, sinceramente, in ambienti chiusi e comunque controllati può portare a dei frutti concreti, ma che al di fuori di questa logica risulterà, semplicemente, un tentativo del tutto velleitario.

Il problema del mancato pagamento del titolo di trasporto è e resta una spina nel fianco della nostra società, solo ora più che mai attenta ai mancati proventi, dopo che per anni, maturando un grottesco ritardo, si è adagiata sui comodi incassi contrattuali, derivanti dalle stipule con gli enti pubblici.

La risposta a questa pia illusione di arrestare un vero e proprio fenomeno di massa è, per altro, già una realtà per la metropolitana di Roma che ha la logistica in oggetto già

in esercizio.

Ecco che allora la società Met.Ro, l'amministratrice del servizio, oltre ai tanto invocati tornelli, ha approntato da tempo una task-force, per rientrare dei soldi dovuti.

Così non è raro vedere, in fondo alle scale delle stazioni metro di maggior affluenza, un nutrito numero di controllori che, in assetto da combattimento, cioè con penna e blocchetto delle contravvenzioni, passa al setaccio l'intero flusso dei viaggiatori, e le messi sono soddisfacenti seppur non esaustive del problema.

L'emergenza dei ricavi non è più soltanto un problema economico, essendo diventato anche un ambizioso progetto sociale, e può essere risolto solamente con la presenza dell'uomo ed in forze, per poter recuperare uno spazio su un fenomeno che oramai si è allargato a dismisura, non fosse altro per il fatto che l'accorta politica di rinnovamento del gruppo FS, da

tempo, ha già intrapreso la strada dell'agente unico, ponendo il capotreno, innaturalmente, al fianco del macchinista, cioè lontano dalla clientela mentre, nello stesso tempo, la figura professionale del conduttore è stata relegata nel ruolo esaurimento, e la maggior parte delle biglietterie è stata chiusa nelle stazioni della rete.

L'opera di risanamento è continuata con l'azzeramento delle piante organiche dei controllori viaggianti del trasporto regionale e, pertanto, sui treni si è tornati a fare le

Agevolazioni fiscali

Ci vuole la contrattazione aziendale

Con la Circolare n. 3/E del 14 febbraio 2011, l'Agenzia delle entrate e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali hanno stabilito, quale requisito fondamentale per poter godere della tassazione separata al 10%, che la retribuzione premiale erogata nel 2011 sia in attuazione di quanto previsto da accordi o contratti collettivi territoriali o aziendali, **escludendo quindi gli emolumenti premiali corrisposti sulla base di accordi o contratti collettivi nazionali di lavoro ovvero di accordi individuali tra datore di lavoro e prestatore di lavoro.**

Ciò di fatto pone in esclusione i ferrovieri (ma non soltanto) che lavorano con una normativa di lavoro prevista

Sciopero/1 Sciopero e proteste

Dopo lo sciopero di gennaio sono stati fatti tentativi

pulci ai "portoghesi" solamente con l'introduzione "dell'agente solo", disposizione che lascia ancora grossi margini di interpretazione della normativa sul reale posto del capotreno, spostato nuovamente all'interno del convoglio.

Eppure ora, ed in modo del tutto velleitario, si ritorna a bomba a reclamare i pagamenti che resteranno delle pie illusioni se insieme alla tecnologia non si tornerà proprio a quel presenziamento dei convogli e degli impianti, che in poco più di 10

dal contratto collettivo o contrattata personalmente con il datore di lavoro.



Rimarrebbero salvi, quindi, solo gli emolumenti legati a incrementi di produttività legati agli **accordi aziendali** (Accordo programmatico del 15 maggio 2009 e Accordo del 17 novembre 2010). In tal

di interpretazione dei dati sul livello nazionale raggiunto dall'agitazione che sono rimbalzati sulle mail-list a cui molti noi aderiscono.

anni è stato vanificato grazie proprio alla desertificazione del personale di esercizio, quale politica del gruppo che ha superato ogni limite di buon gusto.

Mancano soldi da una parte, c'è una importante richiesta di posti di lavoro dall'altra ed allora invece dei tornelli proponiamo assunzioni mirate, così la questione è bella che risolta, o andiamo contro i sacri canoni dell'economia aziendale?

Luigi Corini

senso le sole figure professionali a poter godere delle agevolazioni per aumenti stipendiali legati alla maggiore produttività sarebbero i *macchinisti*, i *capitreno* e i *tecnici polifunzionali*, ovvero i soli a figurare quali incrementi di produttività negli accordi suddetti.

Inoltre tutti i colleghi abituati a contrattare *ad personam* il lavoro straordinario, in tale ottica, non potrebbero godere delle agevolazioni per questo tipo di prestazioni, anche qualora il loro reddito nel 2010 fosse stato inferiore a €40.0000 (nuovo limite reddituale per poter usufruire di massimo €6.000 lordi di agevolazioni nel 2011).

Manuel Balbi

USB si sta interessando alla questione anche presso l'Agenzia delle entrate in questi giorni. Seguiranno maggiori informazioni.

Vorremmo trarre spunto per fare un primo tentativo di interpretazione della realtà ferroviaria in un aspetto dell'esercizio abbastanza partico-

lare come quello della condotta e del bordo.

Ci si può riferire a un ambito generazionale e a uno geografico.

I giovani, in prevalenza a nord, hanno visto in un'azione diretta di protesta, già rinviata per numerose volte e che quindi aveva creato una forte sensazione di attesa, l'unica risposta praticabile per esprimere il proprio dissenso in forte crescita e per cercare di avvicinare una linea d'orizzonte sempre più lontana: quella della naturale aspettativa per una vita che rispetti tempi e modalità di una persona.

Al sud, dove cambia la presenza per età, la risposta è diversa; ma cambia anche la ferrovia stessa che si esprime più per tagli e riduzioni piuttosto che per investimenti e programmazione (seppur discutibili).

I dati di alcuni comportamenti che si esprimono anche con un'azione di sciopero portano a definire un quadro di riferimento diverso per latitudine e per età che dovrebbero servire a capire dove orientare i nostri sforzi.

Intanto pensare come sia possibile che politiche sindacali che intendono trattare su tutto (compreso salute, vita extra lavorativa, diritti) ancora non vengano riconosciute come deleterie dagli stessi lavoratori e come non vengano decisamente respinte.

Riflettere su come questi ultimi anni abbiano costruito un'idea di sindacato di servizi fra i lavoratori tale da cancellare, soprattutto agli occhi dei più giovani che non hanno conosciuto altro, qualsiasi alternativa.

La memoria di questi ultimi 10/15 anni andrebbe ricostruita per consentire un quadro d'insieme per una più corretta valutazione e per rendere conto a ognuno dei comportamenti passati e presenti. Non per un'inutile motivo di vendetta ma per capire che certi errori, se ripetuti, suonano come una condanna per i lavoratori.

Altro elemento di valutazione riguarda il comportamento a differenti latitudini, soprattutto se incrociato con la fascia di età: abbiamo il segno tangibile di più di una ferrovia che sopravvive sotto il brand FS Holding. Gli effetti di divisionalizzazioni e diverse logiche di impresa hanno costruito percorsi di lavoro e di vita diversi per molti di noi e non smetteranno di farlo nel futuro.

I tagli sul cosiddetto costo del lavoro sempre e comunque hanno creato danni insanabili su fasce di lavoratori, soprattutto dell'esercizio, che hanno accentuato le loro reazioni alle politiche delle organizzazioni sindacali di questi ultimi anni. Più facile pensare che un macchinista o un capotreno, magari attratto dall'idea di accedere a un Fondo per ora descritto come miracoloso, anziano di servizio e frustrato da una vita lavorativa dove ha perso, pezzo dopo pezzo, le conquiste sindacali precedenti, non sia nella condizione necessaria per intraprendere una nuova stagione di lotte soprattutto se a spingerlo sono le stesse sigle che in passato lo hanno portato per mano a sempre più estese forme di resa.

Più facile pensare che un giovane voglia manifestare il

suo dissenso per l'evidente danno che subisce giorno dopo giorno e a cui non vede nessun argine.

Modifiche dell'equipaggio, massiccio ricorso alle 10 ore, abolizione delle graduatorie per anzianità per l'inserimento in turno, turni personalizzati, interpretazione delle norme contrattuali in modo sempre più "creativo" da parte datoriale e altro ancora hanno creato un danno irreparabile nella vita di molti di noi e dovremmo capire, o essere in grado di sforzarci di farlo, che ripetere certi comportamenti non ci porterà a giorni migliori.

Inoltre: siamo sempre più divisi fra nord e sud e sempre di più ci muoviamo a velocità completamente diverse da regione a regione, da una divisione a un'altra.

Passiamo alla realtà del Lazio: dopo un'affollata assemblea a novembre scorso si è data vita a una protesta basata su norme comportamentali e alla proclamazione di uno sciopero regionale.

Anche in questo caso abbiamo una fascia generazionale più giovane che guarda con attesa a questa azione per la forte pressione che vive durante la sua vita quotidiana e che insegue i proclami, oggi bellicosi, delle segreterie regionali che sostengono queste iniziative.

Anche in questo caso occorrerebbe, senza svalutare i contenuti di chi oggi si sta impegnando per sostenerla, dare una memoria ai comportamenti di ognuno di noi per comprendere cosa è successo nel nostro passato prossimo e chi ha fatto cosa.

Per non deludere quelle forze che, soprattutto fra i giovani, oggi lottano con convinzione per affermare semplicemente un modo di lavorare che è l'unico consentito perché previsto dalle norme vigenti e per affermare che

Sciopero/2 Sciopero generale generalizzato Il marzo 2011

Il Governo attacca il diritto del lavoro, diminuisce le tasse per i più ricchi, blocca i contratti del pubblico impiego, parteggia per Marchionne, vuole eliminare lo statuto dei lavoratori e il diritto di sciopero, intende dare carta bianca all'impresa modificando la costituzione. Depotenziando la scuola, l'università e la ricerca pubblica, taglia i servizi sociali e non fornisce alcun sostegno al reddito.

Confindustria e aziende vogliono eliminare il contratto nazionale, si scelgono i sindacati con i quali trattare, delocalizzano le aziende e vogliono estendere il metodo Marchionne a tutte le imprese. Ristrutturano, scaricando i costi sulla collettività e licenziano senza alcun freno creando disoccupazione e povertà.

Cisl, Uil e Ugl stanno collaborando in tutto e per tutto con le politiche del Governo e di Confindustria, condividendo obiettivi e metodi, fir-

l'anomalia è il massiccio ricorso allo straordinario, non il contrario, dobbiamo restituire alla nostra memoria tutto quello che è stato fatto (o non fatto) per arrivare al punto in cui siamo.

mando accordi su accordi che peggiorano le condizioni dei lavoratori e calpestano democrazia e diritti. La Cgil partecipa alla costruzione del nuovo Patto sociale attraverso il quale si vuole rendere sempre più competitiva l'impresa peggiorando le condizioni e il salario dei lavoratori.

La disoccupazione aumenta paurosamente e il 30% dei giovani non ha lavoro, il resto sono precari/e.

L'inflazione aumenta ed erode salari e pensioni che rimangono fermi.

Il 10% della popolazione possiede il 50% della ricchezza: i ricchi sono sempre più ricchi e i poveri sono sempre di più.



giovane operaio rumeno, dipendente di una ditta che aveva in appalto il disboscamento delle zone limitrofe la linea Roma - Napoli, nella notte tra il 24 e 25 febbraio. Il giovane, di 26 anni, è morto in seguito alla caduta in un pozzo adiacente la massicciata della linea

Ci proponiamo, fin dai prossimi numeri, di tentare di ricostruire le nostre vicende e le strategie che hanno attraversato il nostro settore.

Segreteria Nazionale

L'evasione fiscale ha raggiunto i 120 mld annui e non viene perseguita, mentre i lavoratori dipendenti sono gli unici che pagano le tasse.

La benzina e le tariffe aumentano continuamente e riducono ancor di più il potere d'acquisto dei salari.

I migranti pagano due volte la crisi, se perdono il lavoro perdono anche il permesso di soggiorno.

La scuola e l'università tornano ad escludere i meno abbienti e sono al servizio delle imprese.

È ORA DI ALZARE LA TESTA E DI RIVENDICARE CON FORZA SALARIO, REDDITO, DIRITTI E DIGNITÀ.

SE NON ORA, QUANDO?

Unione Sindacale di Base

Attenzione! Il comparto ferroviario non partecipa allo sciopero generale in modo da poter garantire la mobilità verso la Capitale, ove si terrà la manifestazione nazionale.

ferroviaria dove stava operando. I vigili del fuoco occorsi sul posto sono riusciti a recuperare il cadavere solamente dopo 6 ore di lavoro.

Pillole

Incidenti

Ancora un incidente mortale lungo i binari. Questa volta è toccato a un

Milleproroghe

È pervenuto alla Camera, dopo l'approvazione al Senato, il decreto cosiddetto "Milleproroghe", in teoria destinato a rinviare l'entrata in vigore di qualche legge (ma ormai sono centinaia i rinvii) e nel quale sono state inflitte proditoriamente una serie di misure "porcate".

La richiesta del voto di fiducia, che sarà sicuramente posto anche alla Camera, impedirà una vera discussione e votazione da parte del Parlamento, ancora una volta umiliato, così come il Presidente della Repubblica, da parte del governo.

Nel merito Berlusconi continua a raccontare che non aumenta le tasse ai cittadini, che opera per il rigore dei conti pubblici, e per il bene degli Italiani. Leggete e capirete quanto è bugiardo.

Di seguito troverete le principali "porcate" contenute nel decreto.

Regalo agli allevatori che hanno violato la legge sulle quote latte. La Lega ha preteso un rinvio dei pagamenti a chi già aveva avuto in regalo una rateazione

Confermato Chiovelli

È stato riconfermato alla direzione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza

Licenziamento CT Giuliani

I consiglieri regionali Peduzzi e Nobile hanno presentato una interrogazione urgente a risposta scritta al Presidente del Consiglio Regionale del Lazio Mario Abbruzzese, avente ad oggetto: "Licenziamento capotreno Sandro Giuliani da Trenitalia".

Nell'interrogazione i due consiglieri chiedono "quali siano le esatte procedure previste, per leggi e regolamenti, di chiusura delle porte e la postazione del capotreno sui treni scortati da un solo

In Sardegna il personale protesta contro IVU Rail

Cagliari, 16 febbraio 2011

Da oggi una parte dei treni circolanti in Sardegna sarà effettuato con autobus sostitutivi: 20 treni sui 168 programmati in orario.

La situazione è scaturita, a seguito di un irrigidimento del personale di bordo a causa di un picco di assenteismo e per il rifiuto, da parte dei Capi Treno, di

trentennale delle sanzioni. (Inizialmente 30 milioni di euro poi ridotti a 5).

Nuova legge "mancia" con una dotazione di 170 milioni di euro, che si disperderanno in mille rivoli sulla base delle clientele dei parlamentari.

Regalo alle banche. Con la scusa di Basilea 3 si mandano in prescrizione milioni di euro che dovevano essere restituiti ai correntisti ai quali, in violazione della legge, erano stati fatti pagare gli interessi sugli interessi (il cosiddetto "anatocismo").

Favore a Mediaset. La norma sul divieto di incroci fra stampa e tv sembra fatta apposta per aprire la strada al possibile acquisto del Corriere della Sera da parte di Mediaset.

Nuova tassa sulle calamità naturali. D'ora in avanti "addio alla solidarietà nazionale": le regioni in cui ci sarà una catastrofe dovranno aumentare le tasse ai cittadini. Ne aveva già parlato il Vice Presidente del Gruppo Parlamentare di Italia dei Valori in questo sito:

http://www.antonioborghesi.it/index.php?option=com_content&task=view&id=358&Itemid=1

delle Ferrovie l'ing. Alberto Chiovelli. Il giorno 18 febbraio il Consiglio dei Ministri ha deliberato, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Tra-

macchinista" e "Quali siano le reali motivazioni del licenziamento".

Questo in considerazione del fatto che "...utilizzava la prassi di chiusura delle porte dalla cabina di guida al fine di tutelare in primo luogo la sicurezza dei viaggiatori, stante il fatto che la visibilità di posizione alta sul rotabile consente ai capotreno di tenere meglio sotto controllo il flusso dei viaggiatori e in secondo luogo la propria incolumità, adottando un principio di precauzione, in mancanza di indicazioni aziendali..." e che "con lettera del 09/06/2010 l'Agenzia Nazionale

svolgere prestazioni straordinarie dopo l'entrata in vigore, lo scorso 13 febbraio, dei nuovi turni di lavoro.

I nuovi turni di servizio, peraltro annunciati con debito anticipo e concordati a livello nazionale con le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, tendono a ottimizzare l'utilizzazione delle risorse disponibili e a recuperare quindi produttività, nel rispetto dei limiti di utilizzazione fissati dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Nuova tassa sul cinema. Le agevolazioni fiscali ai produttori cinematografici saranno pagate dagli spettatori con una tassa di 1 euro a biglietto.

Sanatoria alle affissioni selvagge di manifesti politici. Chi, come la Lega Nord (ma non solo la Lega Nord), ha assiduamente coperto gli spazi elettorali degli altri partiti, se la caverà con una modesta somma "una tantum".

Più consiglieri comunali e assessori nelle grandi città. Una recente legge ne aveva ridotto i numeri: le grandi città tornano ad avere 60 consiglieri e 15 assessori. Alla faccia della riduzione dei costi della politica.

Indennità ai consiglieri circoscrizionali delle città metropolitane. La legge che le aveva cancellate non vale per loro. Alla faccia della riduzione dei costi della politica.

Nuova vita per le società degli enti locali minori. La loro cessazione (per quelli con meno di 30 mila abitanti) o la riduzione (ad una sola per quelli con meno di 50 mila) è rinviata al 2013 (e poi si vedrà). Alla faccia degli sperperi di denaro pubblico.

sporti Altero Matteoli, la conferma dell'incarico.

per la Sicurezza Ferroviaria... ribadiva che la postazione in cabina di guida contestata al capotreno Giuliani è, in realtà, quella che questi deve poter occupare e le istruzioni della stessa Agenzia danno solamente la facoltà, non l'obbligo, al capotreno di recarsi nella parte rimorchiata".

Come già riportato sul precedente numero di Cronache ferroviarie, la colpa del CT Sandro Giuliani sarebbe stata quella di aver fatto poca "cassa" e di aver tenuto dei comportamenti "non previsti" dall'Azienda.

La Direzione Regionale Sardegna di Trenitalia informa che tale situazione potrà protrarsi anche nei prossimi giorni. In ogni caso tutti i treni cancellati saranno sostituiti con autobus, in modo da garantire la mobilità dei pendolari. Informazioni di dettaglio sui treni effettuati con autobus sono consultabili sui pannelli informativi delle stazioni e nelle biglietterie.

(Comunicato stampa del Gruppo FS del 16 febbraio 2011)

Ex Genio Ferrovieri

Dopo il calcolo delle rispettive competenze individuali effettuato dal Battaglione Genio Ferrovieri nel corso del 2010 da versare poi agli agenti beneficiari in seguito alle prestazioni ferroviarie effettuate durante la ferma si è at-

Adesione al 70% allo sciopero regionale in Lazio

(OMNIROMA) Roma, 28 FEB - "Pienamente riuscito lo sciopero di otto ore indetto per oggi dalle segreterie regionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fast Ferrovie, UGL A.F., Orsa Ferrovie per il personale di macchina e di bordo del trasporto ferroviario della Regione Lazio. L'adesione del personale ha sfio-

Mandiamoli a lavorare

Su l'Espresso di qualche settimana fa c'era un articolo che spiega che recentemente il Parlamento ha votato all'unanimità e senza astenuti un aumento di stipendio per i parlamentari pari a circa € 1.135,00 al mese.

Inoltre la mozione è stata camuffata in modo tale da non risultare nei verbali ufficiali.

Legge popolare

Venerdì 4 marzo partirà su tutto il territorio nazionale la raccolta di firme per la proposta di legge di iniziativa popolare dal titolo "Disegno di legge a sostegno dei redditi da lavoro dipendente e dei consumi", elaborata dall'Unione Sindacale di Base e pubblicata sulla G.U. n.27 del 3 febbraio 2011.

A Roma l'inaugurazione della campagna, con il tavolo di raccolta firme che sarà presente dalle 10.30 del 4 marzo davanti al Ministero dell'Economia e delle Finanze, in via XX Settembre.

Presso lo stesso tavolo, alle ore 11.30, è indetta la conferenza stampa che illustrerà i contenuti del disegno di legge, il cui principale obiettivo è quello di porsi come strumento legislativo efficace in risposta alla allarmante sperequazione economica e fiscale ormai consolidata nel nostro Paese.

Fra le linee guida del provvedimento, USB ricorda l'alleggerimento della pressione fiscale sul lavoro dipendente e l'elevazione della tassazione dei redditi da capitale; il sostegno al reddito da lavoro dipendente attraverso specifici fondi; il sostegno agli incipienti; l'attiva-

teso che lo Stato Maggiore dell'Esercito girasse la somma prevista dal relativo Decreto di autorizzazione per procedere con i pagamenti.

Di tale somma è stata ora versata una prima trince e in questi giorni si sta procedendo ad individuare le modalità

rato il 70% e tra le 9 e le 17 sono stati circa 80 i treni soppressi nonostante i deprecabili tentativi aziendali di sostituire il personale scioperante con personale richiamato dagli impianti di altre regioni". Così in una nota sindacale congiunta.

"Le associazioni dei pendolari denunciano, inoltre, i disservizi causati soprattutto della scarsità di informazioni diramate da FS sia in precedenza che

I privilegi consistono di: stipendio di € 19.150,00 al mese, stipendio base di circa € 9.980,00 al mese, rimborso per portaborse di circa € 4.030,00 al mese, rimborso spese affitto di circa € 2.900,00 al mese, indennità di carica (da € 335,00 circa a € 6.455,00) - tutto esentasse.

Godono inoltre di: telefono cellulare, tessera cinema, tessera teatro, tessera trasporti pubblici (inclusi treni ed ae-

zione di meccanismi di partecipazione diretta dei cittadini nella lotta all'evasione fiscale; il potenziamento delle misure antiriciclaggio.

L'iniziativa è in stretta continuità con la piattaforma dello sciopero generale e generalizzato, proclamato il prossimo 11 marzo da USB insieme a Slai Cobas, CIB Unicobas e Snater; al cui centro viene posta proprio la questione del salario e del diritto al reddito, assieme ai problemi anch'essi centrali come la fine del precariato, il diritto ai contratti, la democrazia sindacale.

Secondo USB, in un quadro di crisi economica, dove l'intervento dei governi è stato esclusivamente finalizzato al sostegno delle banche e del sistema finanziario, un reale sostegno al reddito dei lavoratori dipendenti, dei precari, dei disoccupati, risulterebbe non solo una prima doverosa misura per una maggiore giustizia sociale, ma potrebbe attivare un "circolo virtuoso" per la ripresa dei consumi e dunque per rilanciare l'economia e contrastare la crisi.

Maggiori informazioni su: www.usb.it

di versamento delle spettanze relative all'anno 2001, viziate comunque dalla parzialità dell'accredito statale.

Ora dunque la competenza è passata al Reggimento Genio Ferrovieri che presumibilmente tra poche settimane fornirà i nuovi probabili sviluppi.

durante lo svolgimento dello sciopero - continua la nota - A partire da domani si auspica una riapertura del confronto con Fs che possa portare ad una veloce risoluzione della vertenza aperta. Ringraziamo tutti i lavoratori per la mobilitazione e la straordinaria partecipazione che ha reso possibile la riuscita dello sciopero".

rei), circolazione autostradale, piscine e palestre, cliniche, assicurazioni infortuni e morte, "auto blu" con autista e ristorazione.

Intascano uno stipendio e hanno diritto alla pensione dopo 35 mesi in parlamento mentre obbligano i cittadini a 35 anni di contributi.

La sola camera dei deputati costa al cittadino € 2.215,00 al minuto!

scherzosa richiesta nella cabina di guida di un locomotore

