




**UNIONE SINDACALE DI BASE**

**IN BREVE**

**1**  
**CHI SIAMO**

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

**2**  
**CONTATTI**

Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: [trasporti.usb.it](http://trasporti.usb.it) mentre i numeri precedenti di *Cronache ferroviarie* sono disponibili per il download su: [cronacheferroviarie.com](http://cronacheferroviarie.com)  
Per contattarci scrivete all'indirizzo email: [cronacheferroviarie@usb.it](mailto: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**

Per iscriversi alla mailing-list basta inviare una email all'indirizzo: [usb-cronacheferroviarie-subscribe@usb.it](mailto:usb-cronacheferroviarie-subscribe@usb.it)

**EDITORIALE****Contratto uguale per tutti, contrattazione diversa per tutti**

Nella **manovra finanziaria** di agosto (*D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla L. 14 settembre 2011, n. 148*) è stata inserita (*art. 8, c. 3-bis*) quella che è sempre stata una rivendicazione dei lavoratori del comparto ferroviario: **l'obbligo per legge all'applicazione del medesimo contratto per tutti i ferrovieri**, di qualsiasi impresa.

Attenzione, però: perché non è tutto oro quello che luccica.

Al medesimo articolo, poco sopra, il Governo ha sostanzialmente ratificato l'accordo interconfederale del 28 giugno scorso, dando così valenza al principio di **derogabilità in peius** dei contratti collettivi applicati, previo accordo con i sindacati.

In pratica **si concede la gestione del personale al sindacato**.

Come Redazione siamo felici di veder realizzata una condizione di uguaglianza contrattuale, ma contemporaneamente siamo rammaricati nel sapere che **i sindacati avranno la possibilità di contrattare condizioni anche peggiorative per i lavoratori a proprio piacimento**.

Riguardo poi la norma introdotta - obbligatorietà del contratto - i soliti paladini delle aziende hanno addirittura taciuto l'art. 8 di incostituzionalità! Anche il Presidente dell'AGCM, *Catricalà*, ha scritto una lettera di stizza alle autorità, lamentando l'aumento dei costi per le imprese private in seguito a tale riforma.

Peccato che la *Costituzione* già preveda che per tutte le categorie di lavoratori siano sottoscritti dei contratti collettivi obbligatori (art. 39, c. 4).

**la Redazione**

---

**In questo numero:**

<b>SOCIETARIZZAZIONI</b>	
<i>Blufferies, la nuova società di Rfi per il traghettamento</i> .....	2
<b>MANIFESTAZIONI</b>	
<i>La contestazione di Genova</i> .....	2
<b>PRIVILEGI</b>	
<i>A volte ritornano</i> .....	3
<b>DISAGIO E STRESS SUL LAVORO</b>	
<i>La piaga dei suicidi colpisce soprattutto i macchinisti</i> .....	4
<b>POLITICA SINDACALE</b>	
<i>Il dovere di scioperare</i> .....	4
<b>FERROVIE DELLA CALABRIA</b>	
<i>I lavoratori vogliono decidere</i> .....	5
<b>PUBBLICO</b>	
<i>Servizio Pubblico e corsa agli armamenti</i> .....	6
<b>CERTIFICAZIONE TELEMATICA DI MALATTIA</b>	
<i>Certificazione telematica di malattia dipendenti Gruppo FS</i> .....	8
<b>ASSOCIAZIONISMO</b>	
<i>Noi il debito non lo paghiamo</i> .....	8
<b>INCHIESTE GIUDIZIARIE</b>	
<i>Appalti truccati, 42 indagati</i> .....	9
<b>PILLOLE &amp; AGENZIE</b>	
<i>Ventimiglia: operaio di RFI perde la via</i> .....	10
<i>Viaggiare gratis sui treni</i> .....	10
<i>Class action contro la Regione Campania</i> .....	10
<i>Pendolari contro Trenitalia</i> .....	10
<i>Irisbus chiude</i> .....	10
<i>Collegamenti internazionali</i> .....	10
<i>Manutenzione ad Alstom</i> .....	10
<i>Deraglia treno merci in Veneto</i> .....	10

## SOCIETARIZZAZIONI

**Blufferries, la nuova società di Rfi per il traghettamento**

Dal 1° ottobre nelle acque dello Stretto comincerà ad operare la Blufferries, azienda che sostituirà Rfi nel traghettamento dei mezzi gommati e dei passeggeri tra Messina e la Calabria. Rete Ferroviaria Italiana ha deciso così di costituire un nuovo soggetto, attraverso la cessione di un ramo d'azienda con tanto di mezzi, patrimonio, personale e partecipazioni nel Consorzio Metromare e la Terminal Tremestieri. L'ufficialità è stata comunicata alle organizzazioni sindacali attraverso una nota informativa del Gruppo Ferrovie dello Stato, firmata dagli amministratori Mario Elia di Rfi e dal rappresentante di Blufferries Filippo Palazzo. Nessuna concertazione dunque. I sindacati da tempo chiedono di conoscere i contorni dell'operazione ed i dettagli di un progetto che potrebbe essere vantaggioso per la compagnia di traghettamento, ma che rischia di penalizzare i lavoratori per i quali è prevista l'applicazione di un nuovo contratto marittimo, diverso da quello ferroviario che prevede una serie di tutele e garanzie.

**Carmino Curcio**

## MANIFESTAZIONI

**La contestazione di Genova**

Non l'hanno proprio perdonata la strage di Viareggio i parenti delle vittime all'A.D. del Gruppo FS, e dopo tante manifestazioni ed il parere contrario espresso a gran voce, anche contro la sua rielezione alla carica dominante della società, a Genova hanno rotto gli indugi ed hanno impedito, di fatto, che lo stesso dirigente prendesse la parola alla festa del PD.

Strilli insulti ed alla fine, con l'intervento non mediato di alcuni attivisti No-tav, esasperati da parte loro per l'immane scempio perpetrato ai danni della val di Susa, dovuto alla costruzione di una nuova linea ferroviaria del tutto impopolare, l'A.D. di FS, a quello che riporta la cronaca locale, ha dovuto lasciare antitempo la sede del dibattito, scortato da ingenti forze di polizia in tenuta anti-sommossa.

Siamo arrivati a questo semplicemente perché i parenti delle 32 vittime innocenti, nella pesante malinconia, non trovano ancora pace, non avendo avuto ancora una spiegazione sensata a tanto orrore.

Il sangue non è acqua, come si sa, e quel giorno a Viareggio più di qualcuno ha perso, immediatamente, la speranza di avere una giustizia giusta per la perdita di un congiunto, mentre il cordoglio di un'intera nazione naufragava in un mare di silenzi.

Nonostante questo, detti eroi sociali continuano nella loro battaglia di civiltà verso le incertezze di una società insensibile, che, non sapendo cosa dire, ritorna al vecchio e mai desueto ritornello secondo il quale la magistratura aggiusterà tutto.

Così non può continuare e quanti hanno il diritto di avere una risposta alla propria indignazione, non possono accontentarsi di spiegazioni di circostanza.

C'è la magistratura di mezzo ed allora cosa significa?

Molti cittadini attenti, proprio per questo, hanno fiutato odore di anestesia, e continuano a non berla, seguendo a ragionare con la propria testa.

Proprio come i resistenti della No-Tav, sempre in prima linea per bloccare un itinerario ferroviario che molti hanno criticano per costi, utilità e per impatto ambientale, nonché per la salute di tutti i valligiani, che sarà minata da quanto si estrarrà dal suolo e dalle montagne interessate dal percorso della nuova linea.

La posta in gioco, anche qui, è molto alta e cambierà la vita a centinaia di migliaia di italiani, presto spodestati ed estromessi dalla propria terra da una ragione di stato senza una ragione di essere, e se anche la contestazione rituale ed il diritto di critica viene precluso, allora il rapporto di orizzontalità tra politica e cittadini è rimosso senza opportunità di riequilibrio, e da qui ogni rappresentante delle istituzioni diventa un nemico del popolo e poi hai voglia a stare dietro a tanta gente contraria, bruciata nell'intimo dal disinteresse delle fondazioni sociali, sia per quanti e quali cari hanno perso, sia per quanti e quali amati perderanno.

Il conflitto collettivo non si comporrà più e se la disaffezione aumenterà, per un'istintiva e generalizzata forma di diffidenza, ogni divisa diventerà un nemico da cui difendersi e dal quale guardarsi.



Tutto questo i rappresentanti dello stato e degli enti statali, quelli che hanno instaurato un clima generale di pressione sul tempo, di ansia e di urgenza, lo hanno compreso?

Di Caporetto, come quella di cene sine die e lo spazio di manosi restringerà sempre di più, senza che, giudicando in modo equa che la rabbia di chi non ha più un di quanti non hanno provveduto sentenza per i morti della Thyssen

Oggi il silenzio, le lacrime e le tanto dolore non può essere razionato la fredda e lucida determinazioraggiosi, i quali hanno fatto del continuando a parlare ed ad agire loro sofferenza penetra sin dentro ascoltarli.

Se qualcuno tutto ciò continuer presto, dovrà fare i conti con sconti a quanti non riescono a un'intera comunità.

Chiunque ha perso un affetto, pace finché non troverà almeno un no mai alcun poliziotto in tenuta un giorno non lontano, per quanti potranno essere, non basteranno certamente più a proteggere quel profitto del potere del tutto insensibile ed incurante della dignità degli altri, e che i benpensanti, sempre più isolati dal contesto, la smettano, una volta per tutte, di sperare in cali motivazionali e di efficienza, poiché il dolore eterno rompe ogni ordine.



Debora Serracchiani,  
europarlamentare del PD

Genova, continueranno ad esservera e di comunicazione dei notabili pre che prima non arrivi la giustissime, non potrà non tener conto proprio affetto, per colpa cosciente quando c'era da prevenire, e la resta una pietra miliare.

preghiere non bastano più, perché nalizzato in nessun modo, e soltanne regge la sfera dell'azione di tanti proprio cordoglio una missione, con rabbia crescente, mentre la le ossa di chi ha la sensibilità di

rà a non volerlo capire presto, moluna realtà dura, insensibile a fare comprendere i sentimenti etici di

sentitamente proprio, non avrà mai placebo di equità, e non temerantisommosa, anche perché questi

**Luigi Corini**

## PRIVILEGI

### A volte ritornano

Vi avevamo raccontato, lo scorso mese, di una nuova favola metropolitana romana, narrante un'erogazione di 38.000 netti a favore di un sindacalista con una popolarità ed una visibilità già affermate, il quale ha avuto accordato un ulteriore premio di buonuscita.

Bene, notizie dell'ultima ora, non ancora confermate, raccontano che, svaniti gli effetti della obnubilante calura estiva, qualcuno, in azienda, si è ripreso dandosi una bella svegliata, per cui ha rivisto la situazione in oggetto, rendendosi conto di quale iniquità era stata intrapresa ai danni del bilancio societario ed a beneficio di chi, poi.

Pertanto, lingue accreditate hanno riportato che il pattuito è stato strappato, a cominciare dalle dimissioni firmate, ragion per cui avremo ancora tra noi, si fa per dire, per i restanti 10 mesi di legge, l'illustre collega beneficiato oltre il consentito a dispetto di altri ferrovieri, nelle sue stesse condizioni giuridiche.

Ora, dunque, questa telenovela pare che sia rientrata, anche considerando quanto si era azzardato, specie in un ambiente che di orecchie ne ha tante e queste, abituate ad ascoltare, sono ancor più capaci di dare voce critica, senza alcun moto di simpatia, alle furberie di tanti ipocriti che, al momento opportuno per loro, voltano le spalle, con un recesso ombroso, anche ad un passato di lotte e di sangue.

Tutto è bene ciò che finisce bene, sempre ammesso il fondamento di quest'ultima notizia.

Nel frattempo il dirigente che aveva consentito questa odiosa ed insensata regalia, ha già lasciato il posto ad altri, sempre perché la nostra azienda, memore della cultura classica, ha rispolverato il vecchio detto del "*promoveatur ut amoveatur*", per spostare, promuovendo, l'autore di tanto.

Da parte nostra saremo lieti di vedere ancora con la divisa, si fa per dire, un attento lettore, dotato di ambizione e padrone di se, delle sorti ferroviarie che, come sanno bene nell'agro romano quanti hanno partecipato alla battaglia del grano, devono intendersi quelle personali, curate talmente bene da sfiorare un colpaccio foriero di lineamenti distesi e di un'espressione sognante per lui, personaggio bizzarro, sempre incline a mantenere una posizione equilibrata tra il dare e l'avere come abbiamo ben visto, e poi si continua a parlare male del governo...

**Luigi Corini**

**DISAGIO E STRESS SUL LAVORO****La piaga dei suicidi colpisce soprattutto i macchinisti**

In Germania ogni giorno, in media, fino a tre persone si suicidano gettandosi sotto un treno o una metropolitana. L'ultimo caso risale a lunedì [5 settembre, ndr]: non si tratta soltanto di un enorme problema sociale per il Paese, ma anche di una piaga per la Deutsche Bahn (DB) - le Ferrovie tedesche - i cui macchinisti, traumatizzati da queste esperienze, spesso sono costretti a lasciare anche il posto di lavoro. Lunedì sera, ad Amburgo, una donna si è gettata contro un Intercity Express diretto ad Hannover. Nel corso della sua carriera, secondo i dati forniti all'ANSA dal sindacato di categoria, un macchinista è testimone di tre suicidi di questo genere. In Germania, inoltre, questi casi raggiungono una media di 700 all'anno, un numero molto elevato se confrontato con quello degli Stati Uniti, dove al massimo se ne contano 500. «Le conseguenze psicologiche alle quali questi macchinisti vanno incontro sono enormi - spiega all'ANSA il sociologo Frithjof Hager, docente presso la Freie Universitaet di Berlino -. Qui non siamo soltanto in presenza di uno shock post traumatico, bensì di una gravissima esperienza per il soggetto che, dal momento dell'accaduto, può dirsi vittima di un danno psichico». Non a caso, di recente, la moglie di un macchinista che nel 2009 ha 'investito' un giovane suicida ha fatto causa alla famiglia della vittima - chiedendo un risarcimento di 15mila euro per danni psicologici - poiché dal momento dell'incidente il marito soffre di disturbi del sonno, incubi ricorrenti e panico. La Deutsche Bahn offre ai propri dipendenti un servizio di 'psicoeducazione' preventiva per illustrare i sintomi di disturbi post-traumatici, mette a loro disposizione un sostegno psicologico 'd'emergenza' e si serve di un centro creato appositamente a Malente - nel nord della Germania - per le vittime di shock post-trauma. Tuttavia, questo non sembra bastare: dopo questi incidenti, molti macchinisti sono incapaci di riprendere l'attività e ricevono una copertura sociale obbligatoria a spese del sindacato e delle stesse Ferrovie. «Il treno - spiega all'ANSA la dottoressa Isabella Heuser, direttrice del reparto di psichiatria e psicoterapia dell'ospedale Charité di Berlino -, rappresenta un metodo di morte sicuro e, al tempo stesso, un atto 'duro' e 'pubblico'». Attraverso questo tipo di morte violenta, prosegue Heuser, «l'individuo decide di entrare nella sfera pubblica abbandonando l'intimità delle mura domestiche dimostrandosi così incurante di presentarsi sfigurato e irriconoscibile agli occhi della società». Ma cosa spinge le persone a scegliere questo tipo di suicidio? «Gli individui che vanno incontro a questo tipo di morte vogliono inconsciamente creare un problema e dolore negli altri», risponde Hager. Tale suicidio, per la sua brutalità, viene scelto soprattutto da persone di sesso maschile con un picco nella fascia di età compresa tra 40 e 45 anni, un periodo molto difficile a causa delle pressioni sociali alle quali sono soggetti in quella fase della vita.

**fonte: ANSA, 7 settembre 2011**

**POLITICA SINDACALE****Il dovere di scioperare**

Il 6 Settembre c'è stato lo sciopero generale contro l'ultima manovra governativa che per riequilibrare l'economia nazionale, così come dettato dalla comunità europea, ha introdotto, di fatto, anche il potere di licenziamento allargato, in barba allo statuto dei lavoratori, e con tanti ringraziamenti di Confindustria che non aspettava altro.

In verità non c'era soltanto la confederazione padronale ad attendere questo atto di discriminazione gratuita, dettato da ragioni diverse dal risanamento del bilancio statale, ma, differentemente, anche una parte del fronte concertativo, nutrendo uno spirito elitario, ha gradito apertamente questo espediente per minare ancora di più un diritto cardanico della forza lavoro, affondato in un contesto più ampio di deriva autoritaria, manifestata con ampie folate di nervosismo politico per diversi giorni.

Contro questo coacervo d'intenti, con raro senso della sincronia, è scesa in campo la CGIL, assalita da un'insolita inquietudine, indicendo, in tempi davvero ed inusitatamente rapidi, lo sciopero generale.

La richiesta è stata recepita anche da altre sigle sindacali e prima tra le altre l'USB, immediatamente reattiva ad estendere l'invito urbe et orbi, proprio per tentare di dirimere questo oscuro paradosso, foriero di una prossima disoccupazione allargata.

L'Italia popolare, pertanto, saltando i pericolosi particolarismi, si è riunita sotto una nuova ed inconsueta bandiera morale, richiedente un immediato e necessario tributo di verità, ed è scesa in piazza, disertando, contemporaneamente, le sedi lavorative, per un'obiettiva necessità, protestando contro l'ennesima truffa di un governo in agonia, che con la sua bieca demagogia, supportata da un lessico mai rivisto ed aggiornato nella sua stancante monotonia, sta portando il paese verso un rischioso default.

Eppure non basterà neppure questa nuova manovra anacronistica, in quanto i conti per il 2012 non tornano più già in anticipo sui tempi, e, pertanto, ci dobbiamo attendere un'altra mazzata a breve, tanto per non farci dimenticare cosa ha rappresentato per l'Italia questo governo sfascista che ha ridotto l'eco-

nomia ad un colabrodo, azzerando un sistema paese, del tutto incapace, adesso, di stare in piedi da se.

Nonostante tutto questo il punto da sceverare resta quello del perché si doveva scioperare.

La protesta, invero, è stata recepita e la partecipazione ai vari cortei organizzati in tutta l'area nazionale, in un amalgama di ondate di entusiasmo, è stata sicuramente massiccia, ma, per quanto concerne l'area strettamente ferroviaria non tutto è filato liscio, in quanto troppi colleghi, nella loro inerte apatia, hanno preferito defilarsi, ritenendo, erroneamente, quanto sta accadendo nella penisola non di loro spettanza.

Questo anche perché molti sono stati spaventati dalla globalizzazione dello sciopero, così come spacciato dai media meglio accreditati, i quali, senza un magistrale scrupolo documentario, hanno premiato oltre misura l'organizzazione della CGIL, anche se la verità, in effetti, è stata un'altra, ma ad una coalizione beccera ed infedele una risposta andava data ed in senso corale, per non subire più passivamente ed in silenzio.

In altre e più semplici parole dovevamo dare un segnale netto e preciso, e la miglior cosa da fare era dire no, in maniera manifesta, ad una politica di vertice che ha impoverito, con la menzogna, un'intera popolazione, e nell'impegno comune di fare tutto ciò ci siamo scordati perfino di chi avevamo vicino, anche se a Bologna il servizio d'ordine del più grande sindacato non ha permesso la fusione dei manifestanti in corteo tra i loro iscritti e gli altri, non venendo meno alla tradizione elitaria di un'organizzazione che, con aria di complicità, ha firmato, con colpa cosciente, il patto d'intesa con Confindustria il 28 giugno scorso, che resta, agli occhi dei più, una cicatrice indelebile.

Quello che ci ha amareggiato maggiormente, però, come detto, è stata l'insensibilità di molti colleghi, specialmente giovani, che hanno fatto finta di nulla nell'occasione, quando in discussione c'era proprio il loro futuro, del quale gli anziani, ancora una volta, hanno fatto da garanti, ben sapendo, tra l'altro, della caduta verticale della qualità del prodotto ferroviario.

La manovra regressiva, per chi ancora non si vuole rendere conto dell'oggettività, produrrà frutti avvelenati non molto tardi da ora e da lì in poi, mancando la possibilità del rilancio del mercato, in una realtà sempre più premiante l'opportunismo e l'egoismo delle sterili cricche, l'unico luogo di incontro tra le parti padronali e la massa senza occupazione sarà la piazza, che, con il peso di una dolorosa profezia, in un'osmosi naturale per la mutata atmosfera, diventerà luogo di scontro, rendendosi visibile il rancore dei più, confluyente in una solidarietà diretta e spontanea, proponente il rovesciamento dalle fondamenta dei rapporti di classe, propedeutico per un avvenire certo e condivisibile, ed allora ci domandiamo oggi, spontaneamente, i giovani quel giorno dove saranno?

**Segreteria Regionale USB Lazio**

## FERROVIE DELLA CALABRIA

### I lavoratori vogliono decidere

Attraverso la proposta sottoscritta e alla Regione Calabria dal sindacato me presenti in azienda, si enfatizza una semente di consegnarsi alle logiche del

E l'ennesimo atto di sfrontatezza po, è a corto di strategie sindacali e beni comuni.

Una decisa autodifesa di una classe pratica la democrazia indiretta come strumento per eludere il confronto di merito sui problemi del nostro tempo come il reddito, il lavoro e i diritti, e che dimentica che i servizi, come il trasporto pubblico, la mobilità, come il diritto alla salute, allo studio sono diritti costituzionali fondamentali.

Si preferisce un calcolo ragionieristico che dovrebbe consentire la quadratura dei freddi numeri del bilancio delle aziende che gestiscono tali servizi.

Una palese e inopportuna proposta quindi, ben lontana dai principi ispiratori che hanno dato corpo alle associazioni dei lavoratori, pretesa, e subito concessa, da una classe politica regionale che, su questa vicenda così come sulla sanità e sul lavoro, conferma quanto sia distante dai bisogni concreti dei cittadini.

Ecco allora che nel momento in cui si sviluppano le maggiori difficoltà sociali, innestate dalla crisi della finanza, e indubbiamente non creata dai ceti popolari, una classe dirigente sindacale e una classe politica incapace di scelte di rottura rispetto ai massimi sistemi, fanno in modo che a pagarne gli effetti siano tutti coloro che utilizzano i servizi pubblici proponendo la fallimentare ricetta dei tagli, della riduzione dei costi a scapito delle maestranze e dei cittadini.

I tagli imposti ai volumi di prestazioni e alla qualità dei servizi pubblici, pesantissimi, ai quali aggiungere i balzelli dei ticket e gli adeguamenti delle tariffe che incideranno pesantemente sul reddito delle famiglie calabresi, già di per se poverissime, ci consegnano il quadro desolante di quello che sarà la prospettiva per i lavoratori e i cittadini tutti.



presentata alle Ferrovie della Calabria concertativo e dalle altre sigle autovittoria inesistente dimostrando pale-

ribasso. attuato da chi, oramai da troppo tem-

politiche utili alla tutela dei diritti e dei

dirigente sindacale autoreferenziale che

L'Unione Sindacale di Base ritiene necessario riproporre i servizi pubblici, trasporti, igiene ambientale, scuola e sanità come momento di sviluppo sociale e di opportunità di crescita economica dei territori e non come un costo da ridurre.

La soluzione alla vertenza deve essere trovata in ragione di questa impostazione aggiungendo preferibilmente risorse e non nella logica del mercato che, insieme al neoliberismo, è la causa della crisi che ci attanaglia e che sta portando le masse popolari, e di qui a breve anche il così detto ceto medio, alla disperazione più assoluta.

La vera politica e il vero sindacato non possono acconsentire che a pagare siano solo i lavoratori e le lavoratrici e i cittadini, perché verrebbero meno al ruolo che è loro assegnato.

Non è che impoverendo ulteriormente un territorio, nella logica del male minore, si trovano le soluzioni ai problemi.

Non serve quindi quanto proposto nella riunione del 19 settembre in relazione all'assorbimento dello sbilanciamento finanziario delle FdC, se a monte non c'è un progetto sul ruolo che deve assumere il settore del trasporto e della mobilità nei territori.

Diventa solo un'azione di conservazione temporanea rispetto all'attuale difficoltà finanziaria che a breve potrebbe ripresentarsi in modo molto più pesante.

Invitiamo tutte le associazioni dei cittadini, le organizzazioni politiche e sindacali, gli amministratori e tutti i cittadini responsabili, consapevoli dell'importanza di vedersi erogati servizi di qualità rispondenti ai propri bisogni, a fare fronte comune a difesa dei servizi pubblici e dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori di questi strategici e importanti settori.

Vi invitiamo a condividere e sostenere le nostre azioni le cui finalità sono certamente quelle di difendere i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, ma anche quelle di difendere i beni collettivi tra i quali ci sono da annoverare anche il diritto alla mobilità, perché oggi più di ieri si sente il bisogno di stare con le lavoratrici, i lavoratori e i cittadini.

**Coord. Reg. USB Trasporti Calabria,  
Mario Pescatore**

## PUBBLICO

### Servizio Pubblico e corsa agli armamenti

Recentemente si è fatto un gran parlare delle spese destinate alle forze militari italiane. Come spesso accade però, se non ci si informa a dovere, si rischia di prendere lucciole per lanterne. Pubblichiamo un resoconto dettagliato della situazione italiana in ambito internazionale, per comprendere cosa stia veramente succedendo.

*Ultimamente si è stati informati di una grossa spesa militare effettuata dal "Governo" (implicito il riferimento a "questo" Governo) di diversi miliardi di euro. L'argomento per dir la verità è vecchio (almeno di una decina d'anni) ma è comodo tirarlo fuori adesso, in risposta alla finanziaria 2011. In particolare tratta l'acquisto da parte del nostro Paese di 131 caccia F-35 dagli USA (per un valore di circa 16mld €), da aggiungere a 121 caccia Eurofighter (13mld €), 100 elicotteri NH-90 (per un costo di 4mld €), 10 fregate FREMM (5mld €) oltre che sommergibili, due aerei Stealth da ricognizione infine dei "sistemi digitali" per l'esercito per una ulteriore spesa di 14mld €.*

*Insomma, in un solo colpo si spenderebbe più di quello che in Ministro Tremonti con la sua recente finanziaria si propone di risparmiare.*

*Ma entrando nel dettaglio di questa spesa ci possiamo rendere facilmente conto che fu il centro-sinistra guidato da Romano Prodi (seguito da Berlusconi-D'Alema-Berlusconi che con i loro governi confermarono gli ordini) con firma del sottosegretario alla Difesa Giovanni Forcieri (DS) a firmare il memorandum d'intesa con il Pentagono per la produzione del caccia-bombardiere Joint Strike Fighter, ossia l'F-35 in questione. Un caccia d'attacco di nuova generazione in grado di portare anche ordigni atomici (!), progettato e prodotto da un consorzio internazionale guidato dagli Usa e dalla Gran Bretagna, e che vede al terzo posto l'Italia come impegno finanziario e industriale. "Questo dovrebbe essere considerato un aereo italoamericano", ha dichiarato il rinnegato Forcieri esaltando con orgoglio la partecipazione in prima fila dell'Italia alla realizzazione del supercaccia come un "segno tangibile dell'importanza della cooperazione transatlantica".*

*Il costo totale d'acquisto dell'F-35, su circa trent'anni di operatività del programma, ammonterà a circa 15/16 miliardi di euro. Tanti: certamente. Questa cifra enorme impallidisce però di fronte alle dinamiche del bilancio statale: pensiamo solo al fatto che tra il 2001 e il 2011 la spesa pubblica in Italia è*

cresciuta del 50% (da poco più di 500 a più di 750 miliardi di euro l'anno). In altre parole, in un terzo della durata futura del programma, il nostro Paese è riuscito ad incrementare la spesa pubblica per un ammontare pari al 1500% del costo del JSF.

Per quanto riguarda i caccia Eurofighter, nemmeno per questi il Governo si è svegliato di mattina con il desiderio di comprarne un centinaio. La storia di questo caccia ha inizio nel gennaio 1998, data in cui le quattro nazioni partner hanno sottoscritto un "Memorandum of Understanding" per le fasi di industrializzazione e produzione (suddivisa in tre "Tranche") di 620 esemplari complessivi, così ripartiti: Germania (180), Regno Unito (232), Italia (121) e Spagna (87). A questi si aggiungono 15 esemplari ordinati dall'Austria e 72 per l'Arabia Saudita, a cui recentemente si sono aggiunti molti altri paesi specie nell'area-Euro.

L'industria aeronautica italiana partecipa direttamente al programma con una quota pari al 21%, tramite il prime contractor nazionale Alenia Aeronautica (creata da Finmeccanica e Fincantieri). Una quota che aumenta in modo considerevole se si considerano le attività svolte anche dalle aziende del Gruppo Finmeccanica basate nel Regno Unito, che fanno salire il coinvolgimento industriale di Finmeccanica al 36% di partecipazione al programma, svolgendo un importante ruolo nella definizione, progettazione, sviluppo e produzione del nuovo velivolo. L'Eurofighter costituisce il principale programma di collaborazione industriale della storia d'Europa. In termini occupazionali inoltre va sottolineato che in Italia solo l'occupazione totale generata dal programma (diretta, indiretta e terziaria) è dell'ordine delle 24.000 risorse uomo/anno in oltre 200 aziende, con una distribuzione sul territorio che può stimarsi 50% nel Nord e 50% nel Centro/Sud per un periodo non inferiore ai 15 anni. Il consorzio parla addirittura di un indotto di 100.000 posti di lavoro, dato da prendere in considerazione con le dovute cautele. Nemmeno per questa spesa, dunque, è possibile dare la colpa all'attuale "Governo". Per dirla tutta, anche i numeri sono da rivedere: gli Eurofighter non sono più 121 ma 96, su richiesta dell'attuale ministro della difesa La Russa, fatto che comporta un risparmio di circa 2 miliardi di euro. Le 10 fregate non sono più 10: in questi mesi l'Italia ne starebbe per vendere 4 al Brasile (caso-Battisti permettendo), fatto che fa scendere ulteriormente la cifra dell'investimento bellico. Risulta inoltre che nel 2010 l'attuale Governo ha rinunciato anche agli Stealth israeliani e al sistema anticarro per altri 5 miliardi di euro. Per quanto riguarda l'argomento caldo (i 131 F-35 americani) la spesa è distribuita fino al 2026, e l'ordine non è stato ancora confermato dall'Italia, che probabilmente ridurrà il numero di velivoli, per cui la linea di assemblaggio finale è sita a Cameri (Novara) che produce per l'intero Vecchio Continente.

Reputo inoltre che è bene ribadire -di questi tempi- anche la ricaduta occupazionale: variabile che i sostenitori dell'uscita dall'F-35 (e dall'Eurofighter) non considerano. In primo luogo, la partecipazione a questi programmi genera export, il che significa posti di lavoro, tasse, investimenti. In secondo luogo, l'uscita da questi programmi è sottoposta a pesanti penali che difatti annullerebbero (certamente nel caso dell'Eurofighter) i risparmi perseguiti. Dunque, anche volendo, non potremmo. E se uscissimo comunque, i costi sarebbero elevatissimi (ricordiamo che sia l'F-35 che l'Eurofighter sono stati approvati da governi di centro-destra e di centro-sinistra, dunque non si può imputare la responsabilità ad una sola maggioranza).

Quanto alla spesa militare, secondo le fonti più autorevoli (Stockholm International peace research institute), l'Italia che nel 2000 stanziava 43 miliardi di dollari per la difesa, ne ha spesi a valori costanti 37 nel 2009 e meno di 35 nel 2010, cifre che comprendono anche la sicurezza interna. Dal 2% del Pil siamo scesi a poco più dell'uno. Fonti parlano addirittura dello 0,88%, uno dei valori più bassi all'interno della NATO; di questa cifra il 70% va in stipendi e pensioni. Nello stesso periodo la Francia è passata da 62 a 67 miliardi di dollari, il 2,3% del Pil. La Gran Bretagna da 64 a 69 miliardi. La Germania, in una politica di rigore e dal dopoguerra ispirata a grande cautela pacifista, è passata da 50 a 47 miliardi di dollari. Dunque la difesa italiana costa ai contribuenti meno rispetto ai maggiori paesi partner europei (che tuttavia nell'ultimo anno si accingono a tagliare).

**Giovanni Crupi**

## CERTIFICAZIONE TELEMATICA DI MALATTIA

**Certificazione telematica di malattia dipendenti Gruppo FS**

A partire dal 14 settembre 2011 - il personale dipendente del settore privato in possesso di certificazione telematica è tenuto a comunicare alla Società di appartenenza il numero di protocollo identificativo del certificato inviato dal medico in via telematica. Pertanto, lo stesso personale dipendente è esonerato dall'invio dell'attestato di malattia cartaceo alla Società di appartenenza, fermo restando l'obbligo, previsto al punto 1 dell'art. 26 del CCNL delle Attività Ferroviarie, di comunicare tempestivamente l'assenza per malattia, comunicando alla propria Società di appartenenza entro tre giorni dall'inizio dell'assenza il numero di protocollo identificativo del certificato telematico.

Nei casi in cui non sia stato possibile procedere all'invio telematico del certificato ed il medico certificatore abbia rilasciato con modalità cartacea la certificazione di malattia, il lavoratore è tenuto ad inoltrare l'attestato di malattia alla Società di appartenenza con le modalità e nei tempi già in uso. In questi casi, i lavoratori già tenuti a trasmettere alla Sede INPS competente la prima copia del modulo OPM/1 INPS, oltre all'inoltro alla Società di appartenenza, dovranno inviare all'INPS il certificato di malattia entro due giorni dalla data del rilascio.

Inoltre, con riferimento al rilascio della certificazione telematica di malattia da parte del medico certificatore, si evidenzia quanto segue:

- il medico che redige il certificato di malattia telematico è tenuto, se richiesto dal lavoratore, a rilasciare al momento della visita copia cartacea del certificato e dell'attestato di malattia telematici;
- il lavoratore al momento del rilascio del certificato/attestato di malattia telematico, prende visione della corretta digitazione dei dati anagrafici, con particolare attenzione all'indirizzo di reperibilità (luogo nel quale ricevere le eventuali visite fiscali disposte dall'azienda), la cui esatta indicazione resta un onere in capo al lavoratore stesso;
- il lavoratore può, in alternativa, richiedere al medico di inviare copia del certificato e attestato di malattia telematici, in formato pdf, alla propria casella di posta elettronica;
- qualora la stampa del certificato e dell'attestato non sia possibile, il medico si limiterà a chiedere conferma dei dati anagrafici inseriti e a rilasciare il numero di protocollo identificativo.

fonte: Linea Diretta

## ASSOCIAZIONISMO

**Noi il debito non lo paghiamo**

Quello che segue è il documento approvato all'unanimità (meno 2 astenuti e 2 contrari) dai circa 1.000 partecipanti all'assemblea nazionale delle/dei firmatari/e dell'appello **"Dobbiamo fermarli. Noi il debito non lo paghiamo"** svoltasi il 1° ottobre al teatro Ambra Jovinelli di Roma.

*Noi partecipanti all'assemblea del 1° ottobre a Roma: "Noi il debito non lo paghiamo. Dobbiamo fermarli" ci assumiamo l'impegno di costruire un percorso comune.*

*Tale percorso ha lo scopo di affermare nel nostro paese uno spazio politico pubblico, che oggi viene negato dalla sostanziale convergenza, sia del governo sia delle principali forze di opposizione, nell'accettare i diktat della Banca Europea, del Fondo Monetario Internazionale, della Confindustria e della speculazione finanziaria. Vogliamo costruire uno spazio politico pubblico, che rifiuti le politiche e gli accordi di concertazione e patto sociale, che distruggono i diritti sociali e del lavoro. Vogliamo costruire uno spazio politico pubblico nel quale si riconoscono tutte e tutti coloro che non vogliono più pagare i costi di una crisi provocata e gestita dai ricchi e dal grande capitale finanziario e vogliono invece rivendicare sicurezza, futuro, diritti, reddito, lavoro, uguaglianza e democrazia.*

*Vogliamo partire dai cinque punti attorno ai quali è stata convocata questa assemblea*

1. *Non pagare il debito, far pagare i ricchi e gli evasori fiscali, nazionalizzare le banche;*
2. *No alle spese militari e cessazione di ogni missione di guerra, no alla corruzione e ai privilegi di casta;*
3. *Giustizia per il mondo del lavoro. Basta con la precarietà. Siamo contro l'accordo del 28 giugno e*



*l'articolo 8 della manovra finanziaria;*

4. *Per l'ambiente, i beni comuni, lo stato sociale. Per il diritto allo studio nella scuola pubblica;*
5. *Una rivoluzione per la democrazia. Uguale libertà per le donne. Parità di diritti per i migranti. Nessun limite alla libertà della rete. Il vincolo europeo deve essere sottoposto al nostro voto.*

*Ci impegniamo a portare i temi affrontati in questa assemblea diffusamente in tutto il territorio nazionale, costruendo un movimento radicato e partecipato. Così pure vogliamo approfondire i singoli punti della piattaforma con apposite iniziative e con la costruzione di comitati locali aperti alle firmatarie e ai firmatari e a chi condivide il nostro appello. Intendiamo organizzare una petizione di massa sul diritto a votare sul vincolo europeo.*

*Nel mese di dicembre, a conclusione di questo percorso a cui siamo tutti impegnati a dare il massimo di diffusione e partecipazione, verrà convocata una nuova assemblea nazionale, che raccoglierà tutti i risultati e le proposte del percorso e che definirà la piattaforma, le modalità di continuità dell'iniziativa, le mobilitazioni e anche eventuali proposte di mobilitazione e di lotta.*

*Intendiamo costruire un fronte comune di tutte e tutti coloro che oggi rifiutano sia le politiche del governo Berlusconi, sia i diktat del governo unico delle banche. Diciamo no al vincolo europeo che uccide la nostra democrazia. Chi non è disposto a rinviare al mittente la lettera della Banca Europea non sta con noi. Questo fronte comune non ha scopo elettorale, ma vuole intervenire in maniera indipendente nella vita sociale e politica del paese, per rivendicare una reale alternativa alle politiche del liberismo e del capitalismo finanziario. Questo fronte comune vuole favorire tutte le iniziative di mobilitazione, di lotta, di autorganizzazione che contrastano le politiche economiche liberiste. Questo percorso si inserisce nel contesto dei movimenti che, in diversi paesi europei e con differenti modalità e percorsi, contestano le politiche di austerità e la legittimità del pagamento debito a banche e imprese.*

*Su queste basi i partecipanti all'assemblea saranno presenti attivamente anche alla grande manifestazione del 15 ottobre a Roma sotto lo striscione "Noi il debito non lo paghiamo".*

**Assemblea "Dobbiamo fermarli. Noi il debito non lo paghiamo"**

#### INCHIESTE GIUDIZIARIE

### Appalti truccati, 42 indagati

*Quarantadue persone sono indagate, nell'ambito di un'inchiesta condotta dalla procura di Firenze, per una serie di appalti ferroviari che sarebbero stati truccati. Il giro di affari illeciti riguarderebbe un consistente gruppo di funzionari e dipendenti di società a partecipazione pubblica, come Trenitalia e Sepsa, da una parte, e imprenditori concorrenti, associati tra loro, dall'altra. Le indagini sono portate avanti dalla Squadra mobile di Firenze e dalla Polizia ferroviaria, compartimento per la Toscana. Secondo gli inquirenti, i dipendenti delle Aziende pubbliche di trasporto anticipavano informazioni riservate favorendo una cordata di imprenditori "amici", i quali a loro volta, al fine di aggiudicarsi l'appalto, formulavano offerte abilmente pilotate e concordate.*

*In questo modo sarebbero state aggirate le normative vigenti in materia di appalti, realizzando turbative d'asta attraverso "cartelli" tra imprese, finalizzati da un lato ad aumentare le probabilità di "indovinare" l'offerta di aggiudicazione e dall'altro a ridistribuire all'interno della cordata il lavoro aggiudicato ad una delle società del gruppo.*

*Oltre all'associazione per delinquere, i capi d'accusa contestati agli indagati abbracciano una serie di reati che vanno dalla Truffa, al Peculato, alla Turbata libertà degli incanti e del procedimento di scelta del contraente, alla corruzione di persona incaricata di pubblico servizio, alla rivelazione ed utilizzazione di segreti d'ufficio, alla falsità commesse da pubblici impiegati incaricati di pubblico servizio.*

**fonte: TMNews**

Intanto la ferrovia fa sapere di aver sporto denuncia già nel febbraio 2010 per delle presunte irregolarità, seguite anche da accuse pubbliche lanciate dall'A.D. Mauro Moretti, il quale paragonò l'assenza di trasparenza nella gestione degli appalti ad un "cancro da estirpare"; affermazione prontamente stigmatizzata dalle segreterie regionali di CGIL, CISL e UIL, che denunciavano eccessiva generalizzazione nelle affermazioni dell'A.D..

**la Redazione**

## Pillole & Agenzie

### Ventimiglia: operaio di RFI perde la vita

Un operaio di Rete Ferroviaria Italiana, Nicola Dalmasso, impegnato in interventi di manutenzione programmata nella Sotto Stazione Elettrica dello scalo Roja di Ventimiglia, è deceduto martedì 27 settembre, intorno alle 15.00, in seguito a folgorazione.

RFI ha aperto un'inchiesta per accertare l'esatta dinamica dell'incidente.

### Viaggiare gratis sui treni

Durante una sessione con i giornalisti, parlando di razionalizzazione di costi e del servizio a margine del World Security Congress del 22 settembre, l'A.D. Moretti ha affermato: "... Voglio dire: le tariffe dei treni sono inferiori a quelle degli autobus. Il che è l'unico esempio al mondo. Non c'è in alcun altro paese al mondo una cosa del genere. E continuare in questa politica di demagogia, che la ferrovia deve essere sempre ad un livello tariffario, tanto vale che diamo gratis il servizio, così evitiamo di mettere i controllori sui treni e di fare le biglietterie di emissione dei treni. Quasi il costo di questi equivale al costo del biglietto. Quindi: primo è allineare le tariffe..."

fonte: La Freccia TV

### Class action contro la Regione Campania

"Bisogna sostenere la battaglia dei lavoratori ma allo stesso tempo ridurre i gravissimi disagi degli utenti. Il paradosso è che l'assessorato ai Trasporti a fronte di un aumento di richiesta del trasporto della Circumvesuviana passata dai 39 milioni di utenti del 2009 ai 41 del 2010 prevede un taglio del 30 per cento delle corse".

È il commento di Francesco Emilio Borrelli, commissario regionale dei Verdi, in seguito alla decisione presa da sindacati, Verdi, consumatori e utenti di una class action contro la Regione dopo la protesta dei lavoratori che sta bloccando il funzionamento della Circumvesuviana.

### Pendolari contro Trenitalia

Trenitalia dovrà risarcire una pendolare lombarda di una somma pari ad un abbonamento annuale (circa €500) più i danni morali subiti a causa delle inaccettabili condizioni di viaggio alle quali era costretta, definite dalla sentenza del giudice di pace al quale si era rivolta, come "gravemente umilianti".

La viaggiatrice avrebbe vinto la causa intentata contro Trenitalia per soppressioni, sporcizia e sovraffollamento dei convogli nella tratta che va da San Zenone al Lambro alla stazione di Milano-Rogoredo. "Treni in ritardo - si legge nella sentenza - di almeno 10-15 minuti come norma, salvo ritardi maggiori, sedili sporchi al punto di non potersi più sedere, malfunzionamento di apparecchiature interne e, in alcuni casi, soppressione di alcuni treni che non veniva neppure annunciata..."

### Irisbus chiude

Fiat Industrial ha annunciato ufficialmente che chiuderà lo stabilimento Irisbus-Iveco di Flumeri, in provincia di Avellino, l'unico in Italia che continuava a produrre autobus per il trasporto urbano ed extraurbano. L'annuncio è arrivato a sole 24 ore di distanza dalla rinuncia, da parte della ditta molisana DR (interessata anche a progetti per Termini Imerese), di acquistare lo stabilimento.

### Collegamenti internazionali

Firmata a Trieste il 19 settembre, nella sede dell'Istituto di Iniziativa Centro Europea (INCE), una convenzione tra Regione Friuli Venezia Giulia e Rete ferroviaria Italiana, che dà materialmente l'avvio alla progettazione dei collegamenti ferroviari tra Trieste e Capodistria (Slovenia) e tra Gorizia e le vicine Nova Gorica e Vrtojba (Slovenia).

### Manutenzione ad Alstom

Dovrebbe partire a breve l'esternalizzazione di parte della manutenzione ad Alstom, come effetto dei contenziosi legali con Trenitalia. In pratica Alstom si accollerà l'onere della manutenzione straordinaria (novembre) e ordinaria (gennaio 2012) per i prossimi 5 anni, come risarcimento nei confronti di Trenitalia.

### Deraglia treno merci in Veneto

Ennesimo incidente che coinvolge un treno merci, questa volta in Veneto, nei pressi di Istrana (TV). Il 27 settembre due carri che trasportavano bobine metalliche sono usciti dai binari inclinandosi leggermente, fortunatamente non occupando l'altro binario attiguo.

28/09/11 - A 46 anni si è tolto la vita nel proprio appartamento di via Carpane. Quando i vigili del fuoco di Padova, su richiesta dei familiari e in presenza dei Carabinieri, l'altro ieri sera hanno forzato la porta, l'uomo era nel bagno in un lago di sangue, vano ogni soccorso. La salma è stata portata via sotto gli occhi increduli dei condomini. L'uomo era conosciuto come una persona taciturna e solitaria. Era macchinista dei treni. Non si conoscono i motivi del tragico gesto, non è stato trovato nessun biglietto. Il quarantaseienne era probabilmente depresso, tanto che a metà mese aveva subito un ricovero coatto all'ospedale Camposampiero. Dal quale era fuggito rendendosi introvabile. Sabato si era presentato a Padova a casa della madre per poi sparire ancora. I familiari preoccupati lo hanno cercato per 2 giorni, lunedì sera il sospetto che si fosse rifugiato nell'appartamento di via Carpane, dove abitava solo. E dove è stato ritrovato morto.