



Unione Sindacale di Base

Cronache ferroviarie 2.0 n. 6/2013

Cronache ferroviarie 2.0 è la newsletter del Settore ferroviario di USB.

In allegato trovate il numero del giornale.



Nazionale, 27/07/2013

Editoriale

Casualmente chiudiamo il numero mentre giungono le immagini dell'incidente spagnolo. Qualunque sia la spiegazione per quello che è successo non basterà a levarci dagli occhi quelle scene.

Per chiunque di noi che viviamo l'esercizio ferroviario è qualcosa che non pensavamo potesse accadere con quella violenza e quella forza d'urto così impressionante.

Perché è successo? Chi, cosa, quando, come e' stato commesso l'errore? Perché di questo stiamo parlando: un **errore**. Quel solo unico errore che anche da solo può portare alle estreme conseguenze che abbiamo visto.

Un errore umano?

Un errore della tecnologia?

Qualunque esso sia stato rimarrà sempre in capo all'organizzazione e alla gestione del lavoro, a meno che non si tratti del gesto di un folle.

Infatti nelle attività di gestione e di programmazione di ogni lavorazione deve essere sempre considerata la variabile, la remota possibilità, la possibile amnesia, la svista e finanche l'errore umano: e nel terzo millennio riteniamo debba esistere la tecnologia o la ridondanza per ovviare a tutto ciò.

In questi giorni è ritornata nelle cronache la strage di Viareggio del 2009 e le vicende processuali che ne stanno segnando le sorti sulla ricerca della verità e sull'attribuzione delle responsabilità: anche in quel caso non c'è stata una sufficiente capacità di prevenzione delle cause che avrebbero potuto scatenare la sciagura e il "fattore umano" ha funzionato bene

se pensiamo alla grande capacità del capostazione di riuscire a gestire nell'emergenza le attività necessarie a impedire che la tragedia assumesse termini apocalittici.

Sono pagine tristi quelle che stiamo riempiendo e che ci rimandano a incidenti e immagini che abbiamo già visto: oltre a **Viareggio** ricordiamo **Piacenza** e **Crevalcore**. Non solo per la relativa vicinanza temporale con la sciagura appena occorsa in Spagna ma per le dinamiche e le attribuzioni di responsabilità dell'accaduto.

Non sappiamo se da domani anche a Santiago de Compostela si parlerà solo di "errore umano" ma certamente saremo di nuovo qui a impedire questa offesa alla memoria di chi oggi non è più qui.

Indice

- Solidarietà a Riccardo Antonini
- Eppure... bastava poco
- Cassa di Solidarietà
- Scioperare è giusto
- Demansionamenti e licenziamenti
- Manutenzione infrastruttura
- Difendiamone uno per la sicurezza di tutti
- Rappresentanza e rappresentatività?
- Pensioni e... ferrovieri
- Ferrovieri liberi e pensanti
- Passeggiata lungo linea
- Le sirene di Viareggio
- Appello per il reintegro di Pino Larobina
- Concluso il Congresso USB
- Recensioni
- Pillole & News
 - Grave incidente in Francia
 - Pantaloni corti vietati ai macchinisti svedesi
 - Accordo UE su interoperabilità ferrovie
 - Cruciferr: soluzione del numero precedente
 - Disastro di Santiago de Compostela
 - Video del deragliamento
 - Treno-cisterna esplode in Québec

Iniziative

Dopo la firma dello sciagurato accordo del 31 maggio scorso su

contrattazione e rappresentanza nelle aziende da parte di Confindustria e CGIL CISL UIL, il capo di Confindustria (Squinzi) dichiara: "dopo 60 anni raggiungiamo un accordo sulle regole sulla rappresentanza che ci permette di avere contratti pienamente esigibili". (Dichiarazione tratta dalla Agenzia AGI battuta il 31.05.2013)

PIENAMENTE ESIGIBILI...???

Egregio dottor Squinzi un contratto, quando sottoscritto dalle parti, e? per sua natura esigibile.

Ma forse il dottor Squinzi, (complici CGIL, CISL, UIL, che non smentiscono) vuole dire che si puo? esigere che nessuno, al di fuori di l'orsignori, possa mettere becco negli accordi sottoscritti: men che meno i lavoratori.

Colleghi macchinisti e capitreno

Dimostriamo al dottor Squinzi (e a CGIL, CISL, UIL) che si sono distratti un pochino con il CCNL dei ferrovieri!

Dimostriamogli che i tempi di condotta e quelli di refezione vanno pagati secondo l'ESIGIBILE CCNL A.F.:

- i tempi accessori in partenza ed in arrivo con tutti i treni, da settembre 2012 in poi, sono da liquidarsi come condotta e non semplicemente come lavoro;*
- da settembre 2012 in poi, la mezzora di refezione doveva, e deve, essere sempre inserita in turno quando maturiamo il diritto al pasto ed intacchiamo le fasce 11.00-15.00 e 18.00-22.*

Colleghi macchinisti e capitreno, rivolgetevi ai rappresentanti dell'USB dei vostri impianti, chiedete di contattare i nostri legali per esigere il pagamento i tempi di condotta e i tempi di refezione non inseriti nei turni di servizio.

Spedite le interruzive preparate dalla nostra organizzazione che trovate in fondo al numero di Cronache ferroviarie 2.0!