



Calabria news

23 novembre 2008

28 dicembre 1908/2008

Centenario

NUMERO UNICO diffusione interna per i ferrovieri della regione Calabria. Redattore e responsabile foglio informativo **Pasquale Foti**
Stampato in proprio in via Pacinotti 58, Reggio Calabria inviato via e-mail da pasqualefotirc@alice.it

È una cassa di RISONANZA il sito : WWW.ilcapotreno.net... musica per tutti ...

Un grazie ad Enzo Palese, Alfredo Piccardi ed ai collaboratori primo fra tutti Nicola Moccia Resp. Linea Qualità

ULTIMA

ORA

Vertenza Ferrovie della Calabria S.r.L. e Fast/Ferrovie

Forse sperano in "UN ALTRO MIRACOLO" ?

Apprendiamo, perché in indirizzo, che le F.d.C. Srl hanno presentato un ricorso presso il TAR, Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, per bloccare il provvedimento sanzionatorio aperto contro di loro dalla Commissione di Garanzia sugli scioperi.

I particolari ve li forniremo prossimamente, ma vi invitiamo a riflettere:

"Chi paga le spese per questi procedimenti?" . A Voi le conclusioni...



LA FAST-FERROVIE



Per un progetto da realizzare con un nuovo DLF che ponga al centro il pensionato, il ferroviere e le famiglie.

Un progetto che prende a "cuore" la difesa, della protezione sociale dei ferrovieri

con la "saggezza" di quelle O.S. che hanno sempre difeso i diritti e i valori della solidarietà all'interno della categoria e del mondo del lavoro.

Per le elezioni del DLF sottoscritto l'accordo

per una lista unitaria tra la Filt-Cgil e La Fast - ferroVie, sindacato Autonomo.

Le due OO.SS così come avvenuto a livello nazionale, sostengono la lista denominata:

"LISTA DEL CUORE"

La valenza del programma ed i forti contenuti, di protezione e tutela sociale dell'intera categoria dei ferrovieri, unitamente alla pluriennale esperienza sindacale di FastferroVie e Filt-Cgil fanno della lista sopra citata un punto fermo per la difesa dei diritti del mondo del lavoro.

Il suddetto accordo è stato formalizzato anche per le sedi di Lamezia T. e Paola, nell'ottica di un pluralismo reale mirato alla tutela dei valori concreti dei lavoratori.

Pertanto, nell'Impianto di Paola, alla lista del cuore hanno aderito anche UGL ed ORSA.

Abbiamo progetti che vogliamo realizzare:

Questi i nostri candidati:

- * Per il DLF di Reggio Calabria
- Costantino Teresa Op. Spec della circolazione**
Cassalia Agostino Capotreno
Eprocinti Demetrio Romano Capotreno
Foti Pasquale Capotreno
Galluccio Vincenzo Macchinista
Rizzo Francesco CT pensionato
 - Per il DLF di Paola
- Lombardo Patrizio Capo Pers. Viaggiante.**
 - Per il DLF di Lamezia

(La relazione del Segretario è visionabile sul sito)

I componenti del Direttivo Nazionale, sentita la relazione del Segretario Nazionale Fast FerroVie, approvati i documenti di linee strategiche assunti, condividendo gli obiettivi e le strategie mirate a garantire il lavoro e i lavoratori tutti, al fine di potenziare la loro professionalità e sicurezza, dando visibilità e slancio al sindacato Fast FerroVie in assoluta coerenza con i deliberati del congresso e di tutti i consessi susseguiti, danno pieno mandato, alla Segreteria Nazionale e ribadiscono di:

- *Condividere la sottoscrizione del “patto di consultazione” con la Filt-Cgil, che tiene, tra l’altro, in giusta considerazione la nostra identità di sindacato autonomo;*
- *Continuare il confronto con i vertici aziendali su tutte le problematiche, professando lo stesso impegno in tutti i settori ferroviari, sia negli aspetti riorganizzativi che operativi;*
- *Continuare a perseguire l’obiettivo della stipula del CCNL unico della mobilità, dando atto, inoltre, dell’impegno profuso, nell’affrontare le continue difficoltà insite nello svolgimento del proprio ruolo, riaffermano la totale fiducia nell’operato del Segretario Nazionale e della Segreteria Nazionale tutta.*

I componenti del Direttivo Nazionale FAST FerroVie

SEGRETERIA NAZIONALE

Per la Calabria, Il segretario Regionale Fast FerroVie, Enzo Rogolino, nel suo intervento congressuale ha posto l’indice sulle problematiche che si evidenziano nel Paese e di conseguenza con ricadute maggiori nel nostro territorio.

Egli ha tracciato le linee sulle quali si chiede maggiore attenzione e valutazione in una fase di ridimensionamento e tagli alle lavorazioni attualmente svolte in Calabria e non solo.

Alla domanda indirizzata alla Segreteria Nazionale, per richiedere modifiche sulle decisioni riguardanti: gli uffici Ferservizi; le problematiche dell’attraversamento dello Stretto di Messina (per la navigazione che spesso non garantisce il servizio di mobilità degli utenti, tanto che frequentemente gli utenti subiscono disagi che non sono più giustificabili); sugli appalti e via via fino al TPL..

Per i lavoratori che operano sulla rete ferroviaria, quelli degli impianti, quelli dell’armamento, si è chiesto maggiore vigilanza e professionalità, in condizione di massima sicurezza.

Durante il Direttivo, molti intervevi tra cui ci fa piacere riportare una dettagliata considerazione di **Ciro Angrisani** (della Fast-Pensionati) a cui nell’Ottobre 2005, **Giovanni Martinelli**, Segretario Generale Fast, ha consegnato una targa con il seguente testo:

A **Ciro Angrisani**, per il sostegno e l’aiuto disinteressato dato alla nostra organizzazione sindacale **“per aver servito e non essersi servito del sindacato”**



Enzo Rogolino - **Ciro Angrisani** - Pasquale Foti (fp)

Ciro Angrisani, è stato Consigliere di Amministrazione nell’Azienda FS, in rappresentanza del Personale, dal 1976 al 1980. Ci ha raccontato qualche pagina che è storia sindacale di questo Paese. Agli inizi del ‘900, nel movimento operaio italiano, si contrapponevano due differenti visioni della lotta di classe. Un sindacato maggioritario: la Confederazione Generale del Lavoro, in cui prevaleva la componente riformista.

Un sindacato rivoluzionario, l’Unione Sindacale Italiana, in cui prevaleva la componente libertaria e sindacalista rivoluzionaria. Nel Sindacato Ferrovieri Italiani, pur essendo maggioritaria la tendenza anarchica, prevalse un orientamento indipendente ed autonomo dalle due centrali sindacali. Il capostazione **Lorenzo Giusti** iniziò in questo clima la sua esperienza. Con lo spostamento della Direzione del S.F.I. a Bologna, entrò nel Comitato Centrale Esecutivo del sindacato. I ferrovieri, nel gennaio del 1920, proclamarono uno sciopero sostenuto da tutti i lavoratori italiani, che fermò i treni per 10 giorni.

Il settimo giorno, giunse la convocazione per iniziare le trattative. Dopo due giorni e notti di trattative, il Governo Nitti accettò le richieste dei ferrovieri. Ripartirono i treni, nessun licenziamento, le giornate di sciopero furono trattenute in busta paga in misura di due al mese e quei soldi furono accantonati per costruire case economiche per il personale.

I ferrovieri avrebbero eletto 5 rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie

Altri scioperi: i marittimi in servizio sui traghetti per la Sardegna che, nei primi anni Settanta, in coincidenza con

gli esodi estivi, presero a bloccare senza preavviso le navi. Poi, nel 1975, fu la volta dei ferrovieri della Fisafs a paralizzare di colpo il traffico ferroviario che coinvolse i più diversi settori produttivi.

Nell'agosto del 1975, è **Ciro Angrisani**, il segretario compartimentale della Campania che dichiarò 10 giorni di sciopero dei ferrovieri. I Macchinisti e Capideposito, il personale degli Uffici e i Capistazione, hanno fatto fronte comune e la rivolta iniziata come movimento, coinvolse tutte i sindacati nonché altre categorie del mondo produttivo, dai postali agli operai, dagli uffici alle scuole pubbliche e si ottennero: la scala mobile, il miglioramento delle condizioni di lavoro e altri benefici che interessavano tutte le classi sociali. Rammenta una precedente protesta, quando, dell'immediato secondo dopoguerra, per impedire che i locomotori condotti da crumiri uscissero dalla rimessa per andare a Napoli Centrale, l'allora Segretario compartimentale della FISAF, Michele Apolito si distese sugli scambi di uscita di Napoli Smistamento impedendo ai locomotori di raggiungere Napoli Centrale.

Di seguito, il coordinamento dei macchinisti uniti, fondato nel 1989, mise in ginocchio le Fs con 27 scioperi prima di essere ammesso al tavolo di contrattazione e che è tuttora decisivo nella categoria. La pratica degli scioperi selvaggi con i quali i cobas si fecero notare portò alla legge 146 del 1990 sulla regolamentazione dello sciopero dei servizi pubblici essenziali.

Il resto è attualità...

Ciro Angrisani Il suo intervento al Direttivo

Questo Direttivo si effettua in un momento di grave crisi politica, economica e sociale che, mai come questa volta, investe la quasi totalità della classe media e interamente quella meno abbiente della popolazione del nostro Paese.

Diciassette milioni di lavoratori dipendenti e quasi altrettanti pensionati (LiberEtà, SPI-CGIL, 6/2008, pp. 25,26), con le rispettive famiglie, giorno dopo giorno, vedono peggiorare le proprie condizioni di vita e di lavoro: lavoro sempre in diminuzione e svolto in modo peggiorativo in tutti i sensi, con accentuazione, ormai, cronica, per il Sud.

La retribuzione, di stipendi, i salari degli ultimi sette anni si sono svalutati del 15% (televideo RAI 1, 3.1.08), ed occupano il 23° posto in Europa:

le pensioni in 10 anni hanno perduto il 33% del loro potere di acquisto, nel quadro di una crescita zero del PIL 2008 e -0,6 nel 2005 (FNI, 6.11.08 LA REPUBBLICA)

Quale triste sensazione si prova alla constatazione che negli anni '70 i lavoratori italiani percepivano salari, diritti e benessere al massimo livello europeo.

Amici e colleghi, sono dati, questi, documentati, reali, veritieri e, pertanto inoppugnabili, che Voi tutti conoscete, e molto meglio di me.

Tuttavia, a mio modesto avviso, ho creduto necessario sottoporli alla vostra attenzione, al vostro giudizio critico, alla vostra razionalità in questo Direttivo che come tutte le assisi nazionali, costituisce indubbiamente momento di profondo esame, di attenta verifica, e di conseguenti decisioni importanti da prendere.

Come evidenziata, la situazione disastrosa del nostro Paese si rispecchia pienamente nelle ferrovie italiane, situazione che lo stesso Amministratore Delegato del Gruppo FS,

ing. Mauro Moretti, ex ferroviere, ha denunciato alla Commissione Lavori Pubblici del Senato il 24 novembre 2006: anno finanziario, questi, fortemente negativo, chiuso per il Gruppo FS con una perdita di circa 2,3 miliardi di euro, di cui due imputabili a Trenitalia (La Voce delle Attività Ferroviarie, - 3.4.2008 pag 24).

“Signori! Siamo al capolinea”, disse l'Amministratore Moretti. “Siamo sull'orlo del fallimento”(Ibidem, pag 19).

Il fallimento, a carattere pluriennale, della politica gestionale delle ferrovie, è sintetizzato nei seguenti punti:

- traffico merci quasi sparito;
- calo crescente dell'utenza viaggiatori;
- servizi igienici talvolta proibitivi;
- presenza di insetti e zecche nelle vetture;
- agente unico alla guida di mezzi di trazione;
- biglietterie chiuse e molte stazioni abbandonate;
- lavorazioni cedute a ditte esterne;
- mancato rinnovamento, almeno in parte, del parco locomotori;
- cessione di locomotori più nuovi ed efficienti ad altre imprese, in cambio di vecchi mezzi di trazione;
- noleggio di locomotori FS ad Imprese concorrenti con il nostro servizio nazionale, con conseguente soppressione di treni della nostra Rete;
- tagli di servizi ferroviari e soppressione di linee;
- riduzione dell'organico dei ferrovieri;
- inasprimento delle condizioni di lavoro ecc.. ecc. (ibidem, pp. 19-21)

Preferisco non parlare dell'AGENTE SOLO, dell'accordo Fast - CGIL dell'ottobre scorso e di altre tematiche rivendicative in quanto se ne è discusso abbastanza, per cui il giudizio di un pensionato quale sono io, sarebbe, a mio modesto avviso, alquanto improprio, non per scarsa o distorta conoscenza e competenza, ma perché è preferibile che i problemi rivendicativi dei lavoratori vengano discussi, elaborati e portati sulla strada risolutiva da coloro che li vivono quotidianamente, fermi restando sempre la più ampia solidarietà, condivisione ed appoggio da parte dei pensionati.

Pertanto, costoro possono discutere di altre tematiche e probabilmente del lavoro e delle società; ve ne sono tante. E poi un vero sindacato non può limitare la sua attività al solo settore dei propri associati, dei suoi rappresentati, ma deve alzare lo sguardo all'intero settore etico, politico e sociale, che ci circonda, da cui dipende l'affermazione o meno dei postulati sindacali .

RELAZIONI INDUSTRIALI

Un altro aspetto peculiare e negativo si riscontra nelle relazioni industriali tra le Imprese ferroviarie e i ferrovieri ed è configurato in un acceso ostracismo delle Dirigenza verso i propri dipendenti.

Un dato specifico si verifica nelle Associazioni imprenditoriali del settore trasporto pubblico locale ed è costituito da una ostinata opposizione al riconoscimento della struttura degli Autoferrotranvieri della Fast-FerroVie, adducendo la mancanza della loro firma al Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro siglato il 16 aprile 2003.

La loro contrarietà si manifesta persino al riconoscimento dei minimi diritti sindacali di legge, per cui si è costretti ad adire le vie legali.

In merito al citato ostracismo aziendale verso i propri

dipendenti, riportava un Periodico di stampa della Fast (n. 12- 2007 pp.9): non si dimentichi che dopo la firma del Contratto di Lavoro delle Attività Ferroviarie del 16 aprile 2003 “il confronto sindacale in ferrovia si è quasi annullato, rendendo difficilissima per ala Fast la gestione del contratto sottoscritto.

I rapporti e confronti vengono svolti (in quelle poche volte che si verificano), in un clima e contesti niente affatto edificanti, essendo diventati estremamente difficili e privi di conclusioni conciliative e positive” (Ibidem n. 8-9 /2008, p.4).

Riportava la stampa politica del 15 ottobre scorso: “Giudice del lavoro depotenziati”: essi non potranno più pronunciarsi sui diritti delle maestranze, diritti negati dei loro datori di lavoro. Il Ministro del lavoro Sacconi, ha preparato una legge che ha già mosso i primi passi per la sua approvazione. Essa prevede che i Prefetti acquisiscano il potere di sanzionare gli scioperi, i quali potranno essere effettuati soltanto dopo aver svolto un REFERENDUM a riguardo tra i lavoratori interessati (L’Unità 15.10.2008 pag 1- televideo RAI 1, 15 e 16 ottobre 2008).

Il disegno di abolire il diritto di sciopero, previsto dall’art 4° della Costituzione, è evidente, e chiaro, è inconfondibile perché è impossibile effettuare un referendum in un settore lavorativo che interessa decine di impianti, con migliaia di lavoratori, sparsi in tutta Italia, per non citare il caso limite di uno sciopero generale nazionale che riguarda 17 milioni di lavoratori, diffusi nell’intera penisola italiana.

Se dovesse essere approvata una simile legge si darebbe indubbiamente un duro colpo, un pesante schiaffo in faccia a quanti credono nella democrazia, nella dignità personale e nella libertà.

I lavoratori, senza tema di smentita, certamente non la rispetterebbero perché, se la storia ha un valore, essa insegna che socialmente si va avanti, sempre avanti, e non indietro, anche se a volte si verificano delle stasi, come quella attuale.

Gli involuzionisti non prevarranno, “non prevalebunt”, come afferma la dottrina ecclesiastica nei riguardi dei tiranni, degli assolutisti, dei despoti, dei prevaricatori.

Tuttavia, ci consola, un dato di fatto che è incontrovertibile, e cioè, la miserabile fine che hanno fatto in tutte le epoche storiche quasi tutti i dittatori, camuffati come salvatori della Patria, ma che in realtà erano, sono stati e saranno per il loro dna congenito, oppositori all’affermazione dei valori del progresso, della civiltà e dei diritti umani.

AMICI E COLLEGHI, tornando al tema dei problemi dei lavoratori, appartenenti al settore del trasporto pubblico, di quello ferroviario in particolare, emergono dati negativi, non riscontrabili nelle passate gestioni dei trasporti pubblici.

È notorio l’atteggiamento della dirigenza FS, la quale , mentre in sede centrale illustra e fa presente i propri programmi operativi con le varie strategie, in periferia, invece, unitamente ad altre strutture imprenditrici, adotta in antitesi comportamenti e metodi diversi.

In modo analogo agisce la Commissione di Garanzia per gli scioperi, che troppo spesso viola le leggi 146/1990 e 83/2000, modificando con proprie delibere, accordi già conclusi tra i sindacati e gli imprenditori.

Questo comportamento illogico è avvenuto di recente nelle dichiarazioni di sciopero, indetto dalla sola Fast

FerroVie in Liguria, in Toscana e nell’officina di Santa Maria La Bruna, in provincia di Napoli; per non citare altri scioperi del personale delle Autostrade.

La protesta del 6/7 settembre scorso delle ferrovie dell’Emilia Romagna per il personale di macchina e di bordo e quella delle ferrovie della Calabria Srl di Catanzaro. del 18 giugno precedente, effettuata sempre dalla sola Fast.FerroVie, non sono state affatto dimenticate. Gli scioperanti sono stati puniti dalla direzione ferroviario con la singolare trattenuta di 161 euro in busta paga con l’assurda motivazione di assenza arbitraria.

È da evidenziare che la Fast Ferrovie è intervenuta numerose volte contro questo comportamento dispotico per uno sciopero legittimo e legale.

(La Voce delle Attività ferroviarie n.8-9/08 p. 20).

E quale giudizio esprimere per il licenziamento in tronco di 8 ferrovieri liguri colpevoli di aver timbrato, in modo anomalo, il cartellino di presenza nel lavoro?

Si è voluto sparare ad una formica con una cannonata.

E come giudicare l’analogo licenziamento del macchinista DANTE De ANGELIS che, in qualità di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza aveva evidenziato all’opinione pubblica la scarsa sicurezza di treni e trasporti ferroviari?

CONTRATTO DI LAVORO E TAGLI DI SERVIZI

Un altro punto dolente e negativo nei rapporti di lavoro tra il gruppo FS e gli 80 mila suoi dipendenti è costituito dalla necessità di dare vita al nuovo contratto di lavoro, essendo ormai superata la struttura di quello definito nell’aprile del 2003.

La relativa piattaforma contrattuale da quasi un anno è stata presentata dalla Fast-FerroVie alla controparte ma l’opposizione alla sua realizzazione è generale, nella quale eccellono per contrarietà l’ANAV e L’ASSTRA, cioè l’Associazione Nazionale Autoferrotranvieri e l’Associazione Trasporti che pongono continuamente, in modo pretestuoso, problemi di natura diversi, tesi sempre al conseguimento di maggiori guadagni e profitti.

Lo sciopero generale dei trasporti del 10 novembre scorso è significativo.

Oggi i Francesi quando vogliono definire le loro leggi proprie di serietà e di valore dicono che esse sono :” chiffon de papier” “cioè carta da straccio”.

Il nostro paese dimostra un volto diverso con la modificazione ed approvazione di leggi e decreti che mirano alla individualizzazione e non alla collettività.

Come si può non stigmatizzare la decisione di sopprimere l’intero trasporto merci in Sardegna e il 10% del servizio passeggeri, a causa della riduzione dei finanziamenti previsti dalla Finanziaria 2009?

Come non dissentire sulla stasi del Piano di Impresa e sul contenuto del Decreto Mille proroghe, che non assicura certezza e coerenza, mentre i servizi regionali sono nell’impossibilità di coprire gli attuali livelli di produzione per la mancata copertura finanziaria del citato Piano di Sviluppo? Ebbene, la ciliegina sulla torta è data dall’arrivo di privati sulla nostra Rete ferroviaria, da gennaio 2009, con la nuova Società NTV, che abbraccia le fasce orarie e le tratte più ricche e lucrose (La Voce delle Attività Ferroviarie n.12/2007 pag 13).

Amici e colleghi, è indubbio che il nostro Paese ha bisogno di un Trasporto pubblico e privato universale,

sano, efficiente e funzionale, nell'ottica di un Piano Generale che gli uomini politici e i dirigenti delle Imprese, aumentati di numero e strapagati hanno ignorato, determinando il dissesto ferroviario, imputabile soltanto alla loro insana e fallimentare politica, di cui spudoratamente incolpano i ferrovieri.

Ebbene, io termino precisando che le organizzazioni sindacali tutte, Fast-FerroVie in particolare, che rappresenta il vero sindacato autonomo, apolitico e democratico, unite tutte alle forze sane e progressiste del Paese, devono dare un valido e significativo apporto per la realizzazione di un salto di qualità all'intero settore Trasporti; per l'attuazione di un più alto livello di sviluppo, di efficienza e di professionalità, al servizio del cittadino, nel contesto della conquista di migliori condizioni di vita e di lavoro per tutti i lavoratori, nella prospettiva che la Fast.-FerroVie diventi finalmente anch'essa protagonista delle scelte future nell'importante settore dei Trasporti.

Per saperne di più su Lorenzo Giusti

http://www.societacivilebologna.it/ser/interventi/08/giu08/int_iniz_strada_giusti_030608.htm

Tratto dal sito su riportato

Con l'affermarsi del Fascismo, **Lorenzo Giusti**, dopo il licenziamento dalle Ferrovie, sorvegliato dalla polizia, girò l'Italia come rappresentante di macchine automatiche. Fuggito in Spagna, fece la fame tra Barcellona e Madrid. Fu accompagnato dai gendarmi al confine e entrò in Francia. Si fermò a Tolosa per gestire una bettola, in cui sostavano gli antifascisti italiani diretti in Spagna. Il 26 luglio 1936 varcò il confine spagnolo per vivere la più bella stagione dell'anarchia. A Barcellona ebbe l'incarico di inquadrare ed addestrare i volontari che arrivavano nella grande caserma di Pedralbes.

Dopo l'uccisione a Barcellona dell'anarchico Camillo Berberi da parte di sicari stalinisti e dopo la repressione dei miliziani trotskysti, Giusti, nel gennaio del 1939, con altre migliaia di sostenitori della Repubblica riparò in Francia, dove fu imprigionato. Liberato dopo 18 mesi, fece attività clandestina contro i tedeschi, dai quali fu rinchiuso in un lager in Slesia. Evaso, rientrò a Bologna il 5 settembre 1943, non più ricercato come pericoloso sovversivo. Nell'ultimo anno di guerra partecipò alla Resistenza nell'Imolese.

Nel dopoguerra, **Lorenzo Giusti** fondò una cooperativa di consumo per i ferrovieri, ipotizzando anche la costituzione di una banca cooperativa per i lavoratori. Assunto l'incarico di assessore, il primo impegno fu il varo di una nuova rete tranviaria in città. Ripristinò il servizio pubblico di raccolta dei rifiuti (appaltato ai privati) e formulò il regolamento speciale per l'Azienda Municipalizzata per la nettezza urbana. Affrontò il tema (già allora combattuto) della regolamentazione della viabilità, cercando di decongestionare la circolazione dentro le Mura, di individuare nuovi collegamenti con altri Comuni con il corriere, e di controllare l'elevata velocità degli autoveicoli, a cominciare dai mezzi militari degli Alleati. Si impegnò sul fronte dell'abusivismo commerciale, tenendo conto anche delle condizioni disagiatissime dei venditori ambulanti improvvisati. Ripristinò la gestione pubblica comunale dei parcheggi (gestiti fino ad allora dall'ACI). Ripristinò il servizio

pubblico comunale di affissioni che, dopo la Liberazione, era stato affidato ad una società milanese.

Guidò la Polizia Municipale contro i trasgressori alle disposizioni di nettezza pubblica, che favorivano le epidemie. Cercò di garantire agli agenti un equipaggiamento dignitoso, acquistando anche 40 biciclette e 5 moto.

Ma **Giusti** aveva atteggiamenti che scandalizzavano molti colleghi. Talvolta, giocava a briscola con i vigili urbani di Palazzo D'Accursio in uno stanzino dimenticato.

La sera, si fermava nelle taverne alle spalle della Camera del Lavoro, per bere una bottiglia di vino e chiacchierare con i ferrovieri ed i vecchi anarchici di Bologna.

Lorenzo Giusti morì il 19 gennaio 1962 nella sezione socialista *Vancini*, durante un'assemblea. Aveva settantadue anni, conservava un carattere gioviale e frequentava con assiduità la sede della Bolognina.

Negli archivi del Comune di Bologna non risulta alcuna commemorazione. Un antifascista libero e dimenticato. Martedì 8 luglio 1975, l'edizione bolognese dell'*Avanti* ne ricordava la morte. Il giornale riportava una lettera trovata dalla moglie, che **Lorenzo** aveva scritto pochi giorni prima di morire e rimasta a metà:

Cari amici e compagni, vi dò l'ultimo saluto. La mia tormentata vita terrena ha cessato di essere; sono passato nel numero dei più. Per me ora il grave e grande mistero dell'oltretomba non esiste più. Comunque a questo mi ci ero serenamente e tranquillamente preparato. Non si può andare contro la legge della natura; non si può temere il poi quando si è rispettato la morale della coscienza onesta ed intelligente. Ho sofferto molto ma ho amato di più. Le gioie tutte intime di cui mi fu larga la vita le debbo unicamente alla coscienza del mio dovere compiuto verso la famiglia e verso la società. I dolori, le contrarietà, i sacrifici mi resero capace di comprensione, di tolleranza, di perdono per tutti coloro che soffrono e che cadono in errore. Una sola cosa ho odiato e combattuto: l'ingiustizia.....



L'A.E.C., Association Europeenne des Cheminots è apolitica ed equidistante da sigle sindacali.

Prossimamente saranno consegnati i gadget per il 2008. I soci del PdB devono contattare Pasquale Foti

Ringraziamo gli amici Pepè Ginestra per la poesia, il vignettista Michele La Bella per la

Agostino Apadula, della Fast-FerroVie settore pensionati, ci comunica e pubblichiamo.

Per saperne di più : www.fastferrovie.it SEGRETERIA NAZIONALE

Pensioni... in arrivo nuovi interventi punitivi!

Ancora previsione di tagli sulle pensioni. Allo studio delle competenti commissioni parlamentari l'abolizione delle norme del sistema di calcolo retributivo della pensione, anche per i lavoratori in possesso di almeno 18 anni di contributi previdenziali al 31/12/1995 e l'elevamento dell'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne. Ulteriori restrizioni sono previste sui provvedimenti delle lavorazioni usuranti.

Novità in arrivo infine anche per le pensioni complementari.

Tutto come avevamo previsto, non si è ancora spento l'eco delle riforme pensionistiche negative attuate dagli ultimi due esecutivi: **la legge 243/2004 del Governo Berlusconi e la legge 247/07 del Governo Prodi** che già si annuncia un nuovo improvvido intervento legislativo in materia pensionistica, con la proposta di legge n.1299 presentata da un congruo numero di parlamentari.

In particolare nel provvedimento all'esame del Parlamento si prevede:

a) Per **le lavoratrici dipendenti, autonome e libere professioniste** appartenenti a tutti i regimi previdenziali *l'aumento graduale*, nel regime contributivo, *a sessantadue anni*, al posto degli attuali sessanta, **dell'età della pensione di vecchiaia senza tenere** conto dei più volte ipotizzati aumenti di valutazione legati alla condizione di madre;

b) L'istituzione a partire dal 1 gennaio 2014 per **i lavoratori e le lavoratrici** ai quali si applica il sistema di calcolo contributivo dei trattamenti previdenziali di **un pensionamento di vecchiaia unificato**. Si lascerebbe inalterata la possibilità di accesso al pensionamento con i quarant'anni di anzianità contributiva, a prescindere dall'età anagrafica, ma si introdurrebbe una flessibilità di opzioni per il requisito anagrafico della pensione di vecchiaia tra un minimo **di sessantadue anni ed un massimo di sessantasette anni**.

c) Abbattimento del valore delle pensioni future, **soprattutto dei lavoratori più giovani**, mediante l'introduzione di un sistema di **revisione automatica triennale** dei coefficienti di conversione dei contributi previdenziali versati. Si tratta di una modifica di sostanza sul valore delle pensioni dei lavoratori più giovani, già penalizzati di per se dal sistema di calcolo contributivo. La differenza con la norma attuale, è rilevante in quanto la revisione dei coefficienti di trasformazione attuale avviene su un periodo di osservazione di dieci anni, un tempo sufficiente per mettere a riparo i trattamenti previdenziali dalle tensioni di breve durata sui mercati valutari;

d) **Abolizione del sistema di calcolo retributivo intero** anche per i lavoratori con anzianità pari a **18 anni al 31/12/1995 a partire già dal 2009**. Una modifica che si introdurrebbe senza nessuna gradualità, che *penalizzerebbe* i lavoratori più anziani impossibilitati a crearsi strumenti di sostegno sui loro trattamenti previdenziali ricorrendo magari al secondo pilastro pensionistico.

Una riforma pensionistica quindi complessa che colpirebbe per la prima volta la pluralità dei lavoratori nel loro insieme.

Attuazione del protocollo sulle lavorazioni usuranti

Anche su questo aspetto, considerato tra i capitoli più qualificanti dell'accordo sul *welfare di luglio 2007*, non mancano le sorprese negative. Infatti l'uscita agevolata per chi trova impiego in lavori definiti usuranti, diversamente da quanto era stato previsto dalla legge 247/2007, non diventerà operativa prima del 2009. Ma le sorprese negative non finiscono qua, infatti nel Ddl collegato, che ha ottenuto il via libera della Camera, si prevede che il Governo abbia tre mesi di tempo per la stesura di un nuovo decreto legislativo **nel quale verranno riviste le condizioni** per l'accesso ai benefici previdenziali.

Si tratta quindi di una nuova scrittura del precedente provvedimento legislativo, che non aveva ricevuto il via libera del Parlamento per l'assenza di copertura economica.

Allo stato delle cose si prevede che con la definizione dei nuovi criteri di accesso **"ai cosiddetti benefici previdenziali"**, per cercare di contenere al massimo i costi, ci sarà una platea diversa dei lavoratori interessati ed una riduzione dei benefici stessi. Potrebbero infatti essere finanziati interventi a favore delle forze di Polizia che svolgono servizio pubblico e si discute sul fatto che *l'età minima sulla quale applicare la riduzione, per l'accesso ai trattamenti pensionistici, diventi più alta*, mediante il sistema delle quote, che com'è noto entra in vigore dal 1° luglio del 2009. *Verrebbe esclusa certamente anche ogni forma di agevolazioni sulle finestre.*

Potrebbe essere prevista una eccezione per i lavoratori che maturano i requisiti nel corso 2008.

La cosa più grave, almeno per quanto è dato di sapere, è che **la riduzione temporale per l'accesso alla pensione passerebbe ad un solo anno al posto dei tre anni previsti** invece dall'accordo sul welfare e della legge 247/07.

Uno stato quindi d'incertezza dal quale si potrà uscire, solo quando il Governo appronterà il provvedimento. Il rischio ventilato quindi è che tutta la partita delle agevolazioni previdenziali sulla "problematica delle lavorazioni usuranti" possa alla fine rivelarsi una nuova ennesima boutade.

Sistema pensionistico complementare

Anche per il capitolo che attiene al secondo pilastro pensionistico vengono previste profonde innovazioni per le quali ovviamente si dovranno verificare le compatibilità economiche. Si tratta di una problematica molto importante, che assume rilevanza sempre maggiore proprio in relazione "agli interventi punitivi" che vengono continuamente attuati sulla definizione del **"valore dell'assegno pensionistico"** del cosiddetto primo pilastro.

I criteri e i principi delle novazioni che emergono dalla proposta di legge sono:

- ▶ la parità tra le diverse forme oggi esistenti in tema di Previdenza Complementare. Si tratta della riproposizione del tentativo *di parificare i fondi chiusi con i fondi aperti*, per quanto attiene alla portabilità del contributo del datore del lavoro nei casi in cui il lavoratore iscritto ad un Fondo chiuso decida di spostare la sua posizione pensionistica complementare ad un Fondo aperto. Allo stato attuale quando si lascia il fondo negoziale per accedere ad uno dei fondi pensionistici offerti dagli istituti di credito e dalle compagnie di assicurazione viene meno la contribuzione datoriale prevista dai CCNL. Con questa proposta di legge si punta alla continuità della corresponsione di detta quota esclusa dalla legge 243/2004, considerata la natura contrattuale dell'istituto;
- ▶ l'elevazione fino a **7.000 Euro** della quota annua di contribuzione fiscalmente deducibile in favore dei lavoratori autonomi e liberi professionisti. Si tratta di un aumento della fiscalità di vantaggio che stranamente non verrebbe estesa ai lavoratori dipendenti che continuerebbero ad usufruire di una agevolazione più ridotta pari ad **Euro 5.164,57**. Una posizione ovviamente non condivisibile sulla quale potrebbero essere sollevati profili d'incostituzionalità per la chiara discriminazione posta a danno dei lavoratori dipendenti, rispetto al mancato vantaggio fiscale riconosciuto invece ad alcune categorie di contribuenti;
- ▶ riduzione al **6%**, rispetto all'attuale **11%**, dell'aliquota fiscale applicata sui rendimenti delle diverse forme di previdenza complementare. Indubbiamente un aspetto fiscale positivo che rende ancora più vantaggioso "il risparmio previdenziale". La leva fiscale è infatti uno strumento decisivo per assicurare il decollo vero della "previdenza complementare", anche se gli interventi dovrebbero essere più congrui;
- ▶ previsione per il **conferimento del TFR**, tramite la modalità tacita prevista all'articolo 8 del D.L.vo 252/05, della riproposizione con cadenza biennale, **fermo restando la possibilità di ritornare, sia pur per una sola volta**, al regime previsto dall'articolo 2120 del codice civile;
- ▶ possibilità di convogliare una quota da definire dell'aliquota contributiva obbligatoria sulla propria posizione individuale della forma di previdenza complementare scelta;
- ▶ previsione del conferimento del TFR tramite modalità tacite a **linee d'investimento orientate anche al mercato azionario**. Ovviamente la scelta della linea d'investimento del proprio risparmio previdenziale attiene ad una problematica i cui termini di adesione rientrano interamente nella sfera delle decisioni che i singoli aderenti possono assumere;
- ▶ riduzioni dei costi di gestione dei fondi pensione mediante un uso ricorrente alla raccolta dei fondi per via telematica ed una razionalizzazione delle funzioni degli organismi di controllo;
- ▶ estensione della previdenza complementare anche nel pubblico impiego.

‘A PRÈRICA (un fattu chi succiriu ...)

L' àutru iornu 'nta crèsia Matrici
un previti cchiuttostu spiritusu
apprisintau 'na prèrica chi ffici
mi rrestu un pocu puru ieu cunfusu.....

Accuminciau: -« Sintiti, 'nta 'sta terra
'ndi succerinu sempri ianchi e niri
e tanti voti 'a genti iarma verra,
perdi i lumi dill'occhi e mancu viri

Tuttu pirchè ? sapiti, amici cari,
pirchè succeri ? » - prericava carmu -
« p'un mostru i carni longu ...mancu un
parmu!...

.... Eppure pi 'stu mmostru i carni, amici,
si menti ammenz'e guai tanta genti,
pirchè 'na usa, com'è cchi ssi rici,
na' usa in manèra 'ntelligenti ...

'Stu parmu i carni ora ieu va' ricu,
anzi va' mmustru puru ma' viriti,
ccussì, vu' rici 'u paricu don Micu,
ch'è ccertu chi ccisì non va' spirditi ! »...

I fimmini 'nta crèsia a 'stu puntu
si cumbigghiaru l'occhi cu' ddhu mani

- « Aspittati, chi è chi capiscistu ?
Tutti a mmali pinzastu piccam'ora »
Iapriu 'a bocca: « 'u mmostru i carni è
chhistu ! »
gggiràu ... e 'nci nisciu 'a lingua i fora ...

Pepè Ginestra

Qualche confidenza per chiudere (dal libro "Cari figli del 2053", scritto da Vittorio Buttafava- stampato nel 1983)
(...) Ora voglio farvi una confidenza: non potete immaginare quanto siamo orgogliosi della nostra intelligenza, dei nostri progressi, delle conquiste della scienza e della tecnica. Se ci capita di pensare alla vita dei nonni, dei bisnonni sorridiamo con un misto di compatimento, di ironia e di condiscendenza, come si usa fare con i bambini.
(...)
Oggi per farci coraggio ci aggrappiamo alle speranze più sciocche, alle fedi più astruse. Perciò sono di gran moda i ciarlatani, le fattucchiere, gli illusionisti, sono di moda perfino gli extraterrestri.

La redazione del Calabria News formula gli Auguri per una duratura unione a Carmine e Grazia Simona Surace che **Il 18 ottobre 2008, presso la basilica di Santa Maria Madre della Consolazione all'Eremo**, hanno coronato un loro sogno. La celebrazione è stata benedetta da don Aldo, la chiesa meglio nota come **Basilica dell'Eremo** o **Santuario dell'Eremo**, è un'importante chiesa di [Reggio Calabria](#).

È il luogo dove la grande vara della [Madonna della Consolazione](#) dimora quasi tutto l'anno, per poi passare dalla seconda settimana del mese di [settembre](#) sino all'ultima domenica di [novembre](#), nella [Basilica Cattedrale](#) della città.

Il *Santuario* è adagiato in una splendida posizione nell'omonimo quartiere [Eremo](#), che occupa la zona più alta della città, uno dei maggiori templi della cristianità in [Calabria](#) e meta costante di pellegrini.

http://it.wikipedia.org/wiki/Basilica_dell'Eremo



Don Enzo, Grazia Simona Surace (CT di RC) e Carmine

Calabria news

Il 30 settembre 2008 Presso il campo sportivo di Croce Valanidi **ha avuto inizio il 1° Memorial Eugenio Piccolo** Il 7 novembre presso il campo di calcio di Bocale di è concluso il torneo con la premiazione delle squadre.



L. Maesano, - S. Piccolo - G. Bordini - A. Romeo

E' apprezzata e lodevole l'iniziativa dei Colleghi Maesano e Romeo ai quali vanno i nostri ringraziamenti. Il ricordo di Eugenio, ci accompagna durante il lavoro



I gadget per le premiazioni



Il gruppo durante le premiazioni

Auguri per una serena quiescenza a Mimmo Smeriglio, Ct dell'IdR di Reggio Cal. che ha raggiunto il vertice.

Il 9 ottobre u.s. è arrivato alla vetta della sua vita lavorativa in ferrovia e dal giorno successivo ha scelto di andare in quiescenza. Gli auguriamo di cuore di poter coronare tutti i suoi sogni: l'amore, per la caccia, il piacere di stare insieme agli amici. Per tutti noi è stato e rimane il nostro grande, "gigante" amico.



A. E. C.

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

Associazione Europea dei Ferrovieri
Europäische Vereinigung der Eisenbahner
Asociación Europea de Ferrovianos
European Association of Railwaymen
Europese Vereniging van Spoorwegmannen
Europa Asocio de la Fervojistoj
REGGIO CALABRIA



EGREGIO SIGNOR
PASQUALE FOTI
VIA CURDUMA, 92
89066 - PELLARO DI REGGIO

Questa lettera, con il francobollo e l'annullo speciale emesso per il centenario del terremoto di Messina e Reggio Calabria, mi è stata inviata da Ettore Movilia, Segretario Nazionale Organizzativo della A.E.C. che ha avuto l'attenzione di inviarlo agli amici tra cui molti collezionisti .

E' appena passato il Natale, siamo nella notte tra il 28 e il 29 dicembre, ore 5,21 di lunedì 28 dicembre 1908. Un boato scuote la terra con violenza inaudita. Uno dei più tremendi terremoti della storia italiana si abbatte sulle due città meridionali; entrambe sono rase al suolo da una scossa catastrofica d'eccezionale gravità e da un'onda di maremoto. Il terremoto, che raggiunse il 10° grado della scala Mercalli, accompagnato da un maremoto, mise a soqquadro le coste calabro - sicule con numerose scosse devastanti. La città di Messina, con il crollo di circa il 90% dei suoi edifici, fu sostanzialmente rasa al suolo. Gravissimi i danni riportati da Reggio Calabria e da molteplici altri centri abitati del circondario. **Le vittime furono circa 80.000 soltanto a Messina su una popolazione di circa 140.000 abitanti.** Tra gli altri persero la vita la moglie e i figli di Gaetano Salvemini che a quel tempo insegnava presso l'Università di Messina. A Messina soltanto il 2% degli edifici non rimase danneggiato. **A Reggio Calabria ci furono circa 15.000 morti su una popolazione di 45.000 abitanti.** Numerose furono le vittime anche nei paesi limitrofi. Altissimo il numero dei feriti e catastrofici i danni materiali. Fu un disastro di proporzioni anche economiche che dopo un secolo non si è ancora rimarginato. (...)

Il Re, Vittorio Emanuele III, rientrato a Roma dopo aver visitato i luoghi sinistrati della Sicilia e della Calabria, ritenne opportuno indirizzare in data 5 gennaio 1909 un proprio ordine del giorno di elogio al personale italiano e straniero, sempre impegnato con grave sacrificio nell'adempimento dei compiti assegnati:

“All'Esercito ed all'Armata, Nella terribile sciagura che ha colpito una vasta plaga della nostra Italia, distruggendo due grandi città e numerosi paesi della Calabria e della Sicilia, una volta di più ho potuto personalmente constatare il nobile slancio dell'esercito e dell'armata, che accomunando i loro sforzi a quelli dei valorosi ufficiali ed equipaggi delle navi estere, compirono opera di sublime pietà strappando dalle rovinanti macerie, anche con atti di vero eroismo, gli infelici sepolti, curando i feriti, ricoverando e provvedendo all'assistenza ai superstiti.

Al recente ricordo del miserando spettacolo, che mi ha profondamente commosso, erompe dall'animo mio e vi perdura vivissimo il sentimento di ammirazione che rivolgo all'esercito ed all'armata.

Il mio pensiero riconoscente corre pure spontaneamente agli ammiragli, agli ufficiali ed agli equipaggi delle navi russe, inglesi, germaniche e francesi che, mirabile esempio di solidarietà umana, recarono tanto generoso contributo di mente e di opera”.

Per saperne di più: <http://diamante.uniroma3.it/hipparcos/TerremotoSiciliaCalabria1908.htm>

Due righe sulla SICUREZZA. www.fastferrovie.it

Nei giorni 1 e 2 luglio 2008 a Foligno si è svolto un corso sulla sicurezza.

L'ing. Natale Italiano, della segreteria Fast-FerroVie Calabria ne ha riportato due pagine su “La Voce delle Attività Ferroviarie” di Giugno-Luglio 2008. Ha scritto tra l'altro che *“ la riflessione che è emersa durante le giornate di studio è che i lavoratori e la classe dirigente di domani, oggi occupano i banchi della scuola primaria e secondaria. Ed è da quella fucina di nuove energie che bisognerà diffondere, con un percorso virtuoso, tutti gli elementi per costruire l'impalcatura di una Nazione che lavori e produca -senza preoccupazione- ovvero con la certezza di sapere che quello che faremo non provocherà danni”.* (Insomma la sicurezza deve essere insegnata nelle scuole).

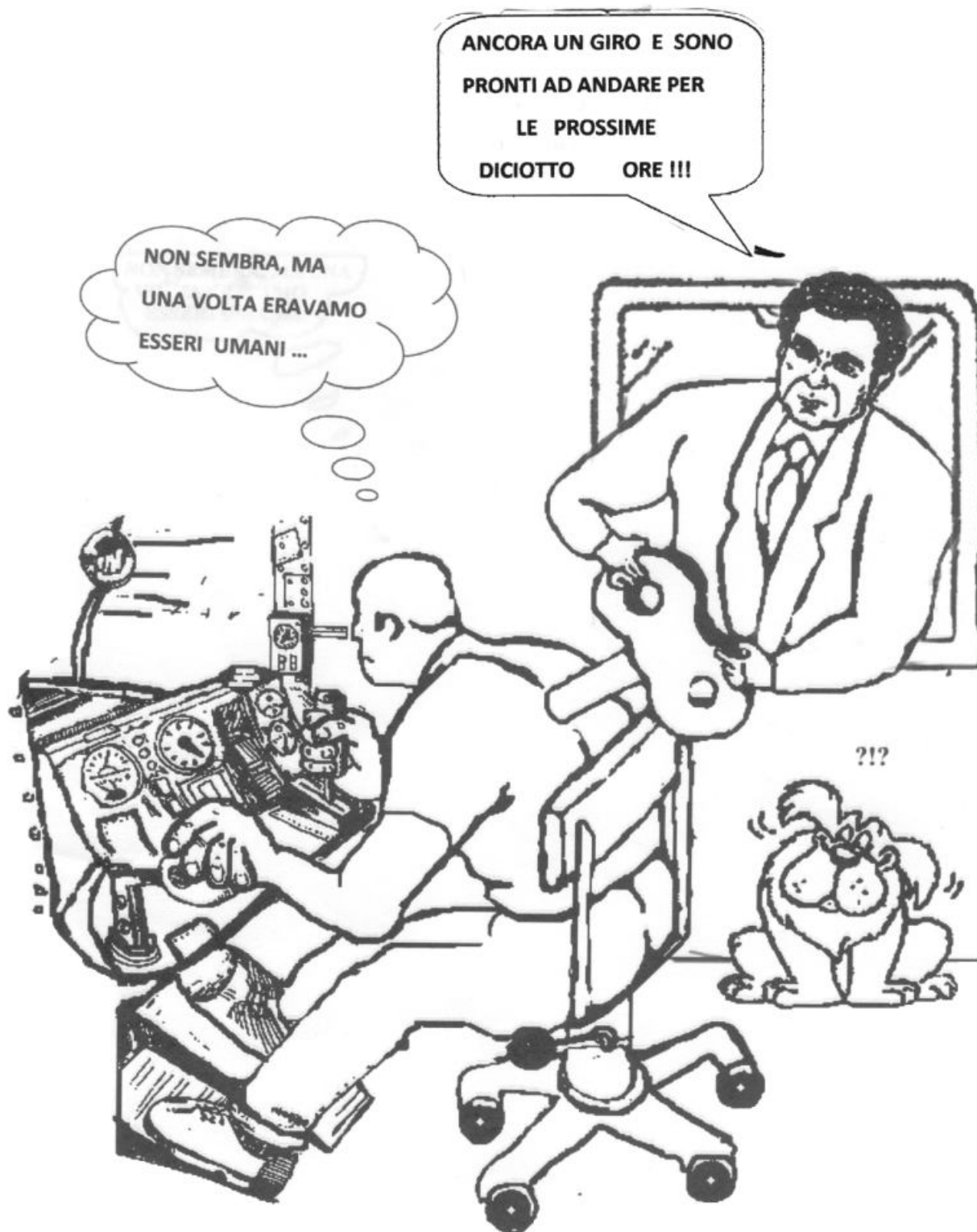
A ottobre e novembre leggiamo articoli di giornale dove qualcuno, finalmente, ci copia l'iniziativa.

Infatti, dalla lettura di questi giornali emerge che la sicurezza deve essere materia scolastica: meglio capire in ritardo che mai !

Calabria news

IO, ROBOT

23 novembre 2008



La “moneta di carta” al macchinista solo, gli “spiccioli” al CT (flessibilità “diritto di chiamata)?