

Cronache (croniche) ferroviarie

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferroviario di USB. La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi. Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: trasporti.usb.it
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: cronacheferroviarie@usb.it

In questo numero:

Editoriale.....	1
Dichiarazione dei Sindacati di Base e conflittuali dei trasporti in Europa	2
Contrattazioni sindacali	3
Agente Solo	4
Wagon-Lits.....	5
Inverno	6
Doppio Minuetto	7
RSU DTP Roma 18	8
Alta Velocità	9
Lavoro & licenziamento	10
Pillole & Agenzie	13
Link.....	14

EDITORIALE

Parola d'ordine: manifestare

visita www.cronacheferroviarie.com/

Assieme alle migliaia e migliaia di manifestanti giunti da tutta Italia in Val Susa il 25 febbraio erano presenti anche i lavoratori aderenti all'USB che da sempre sostengono la lotta e le ragioni dei NO TAV.

Una splendida manifestazione, rappresentativa di tutto quello che in questo Paese non va, non solo sono state riaffermate le ragioni dei NO TAV ma il lungo serpentone che si è snodato da Bussoleno a Susa ha scandito le parole d'ordine "giù le mani dalla Valsusa" e "sarà dura" oltre al grido di libertà per i militanti e attivisti NO TAV ancora in detenzione o agli arresti domiciliari. Per saperne di più sulla TAV in Val di Susa a pag. 14 c'è un link ad una intervista di Byoublu ad Alberto Perino.

Un'altra manifestazione, a favore della nazionalizzazione dei trasporti e contro le politiche *neoliberiste* dell'Europa, si terrà invece a fine marzo a Bruxelles, dove parteciperemo come Settore Ferroviario con una delegazione. Oramai è innegabile ed evidente lo stato di dissesto dei trasporti pubblici, in particolare quelli ad elevato capitale investito come il settore ferroviario.

Non contenti di aver causato la perdita di centinaia di migliaia di posti di lavoro, di aver abbassato gli standard qualitativi e quantitativi dei servizi a parità di tariffe, ora le istituzioni europee insistono sul voler smantellare ancora di più uno dei pochi diritti di tutti i cittadini: spostarsi in libertà.

(foto manifestazione No TAV di Giorgia Allais)



la Redazione

DICHIARAZIONE DEI SINDACATI DI BASE E CONFLITTUALI DEI TRASPORTI IN EUROPA

Nazionalizzazione e non privatizzazione



Il 31 gennaio 2011 i sindacati di base e conflittuali rappresentativi dei trasporti si sono riuniti a Londra per discutere la necessità di costruire la resistenza alle politiche dell'Unione Europea, le quali promuovono la privatizzazione, la frammentazione, il dumping sociale, l'outsourcing e gli attacchi alle contratti collettivi di lavoro e ai diritti dei lavoratori.

Questa analisi è confermata dai continui attacchi da parte della Unione Europea alle reti di proprietà pubblica e ai lavoratori dei trasporti, che hanno seguito i seguenti passi:

1. il 28 marzo 2010 la Commissione europea ha pubblicato il "Libro Bianco sui Trasporti" ('tabella di marcia per realizzazione di un'area unica europea dei trasporti') chiedendo la totale liberalizzazione del mercato in tutti i settori dei trasporti;
2. il 14 novembre il Parlamento Europeo ha dato alle stampe una 'riformulazione' della suo primo "Pacchetto di liberalizzazioni delle Ferrovie", il quale impone un modello guida sulla privatizzazione delle Ferrovie, attraverso la frammentazione, la separazione e la concorrenza. Questo istituisce uno spazio ferroviario unico europeo quale strumento al servizio del monopolio della finanza e del capitale, per attaccare i contratti collettivi nazionali dei lavoratori ferroviari e i loro diritti sociali;
3. il continuo e catastrofico declino nelle condizioni di lavoro dei marittimi e del servizio vitale garantito dai traghetti, è frutto della liberalizzazione europea del 'cabotaggio', dei trattati UE sulla 'libertà di stabilimento' e delle conseguenze disastrose causate dalle "bandiere di comodo";
4. La privatizzazione forzata delle reti di trasporto pubblico urbano previsto dal regolamento UE del 2007 relativo agli obblighi di servizio pubblico su strada e su ferrovia;
5. abbandono della politica sociale di trasporto in favore di una gestione dei servizi orientata all'esclusivo interesse del capitale monopolistico, dove il profitto diventa l'unico criterio;
6. il consolidamento di un sistema di trasporto pubblico sempre più costoso e inefficiente per i cittadini e per gli utenti, in cui l'avidità e il dominio degli interessi finanziari e di profitto stanno distruggendo posti di lavoro, il trasporto pubblico, il servizio e le comunità.

Dal nostro ultimo incontro le sempre più intense crisi politiche ed economiche nella UE non hanno fermato né la spinta verso la privatizzazione delle reti di trasporto tanto meno il flusso della legislazione UE verso questo obiettivo.

In realtà, la privatizzazione dei trasporti e di altre attività strategiche nazionali è una richiesta centrale della troika FMI/UE/BCE per imporre un programma di austerità e di privatizzazioni di massa in Grecia e in Portogallo e per trasferire gli utili alle banche britanniche, francesi e tedesche.

Mentre la crisi delle banche europee e dell'Euro s'intensifica, altri lavoratori europei subiscono attacchi pesanti ai loro fondamentali diritti democratici.

La Corte di Giustizia Europea attacca i diritti sindacali mentre tutela i diritti del capitale e delle imprese; le misure di austerità imposte dai governi nazionali e dalle istituzioni della UE hanno come obiettivo le conquiste sociali delle generazioni precedenti.

Fino a che la UE e il potere aziendale che sta dietro di essa, non saranno sfidati dai sindacati conflittuali per la nazionalizzazione e per la pubblica responsabilità dei servizi pubblici, continueranno gli attacchi ai lavoratori attraverso le privatizzazioni e il dumping sociale, assistiti in questa opera dalle recenti sentenze della Corte europea di giustizia.

Pertanto, i sindacati di base e conflittuali dei Trasporti hanno indetto una manifestazione unitaria a Bruxelles il prossimo mercoledì 28 marzo in occasione del primo anniversario della pubblicazione del Libro Bianco sui Trasporti da parte della Commissione Europea, insieme ad una serie di mobilitazioni dei trasporti durante tutta la settimana 26-31 marzo 2012.

La manifestazione avrà le seguenti parole d'ordine:

- difendere le infrastrutture dei trasporti nazionali come componente fondamentale della sovranità nazionale e della democrazia;
- protestare nei confronti di tutte quelle istituzioni comunitarie (Uffici della Commissione Europea, Agenzie Normative e Istituzioni Finanziarie e Politiche della UE, etc), che facilitano la privatizzazione e la liberalizzazione del trasporto ferroviario, della metropolitana leggera, del servizio bus e dei traghetti (ad esempio, SeaFrance);
- coordinare e connettere le lotte in solidarietà con tutti quei lavoratori dei trasporti e dei loro sindacati che sono impegnati in una strenua lotta per contrastare gli effetti del dumping sociale, per la difesa dei diritti sindacali e della contrattazione collettiva nazionale;
- chiedere che le infrastrutture di trasporto nazionale e i relativi servizi siano di proprietà e gestite da organismi sovrani nazionali responsabili per i cittadini di tali Stati.

Unione Sindacale di Base

CONTRATTAZIONI SINDACALI

Contrattazione presso ANSF

Riportiamo il verbale d'incontro tra l'ANSF e le OOSS, compresa USB:

Si è svolto in data 15 febbraio 2012 un incontro tra le Segreterie Nazionali e l'ANSF, concernente una informativa sullo stato di attuazione dei processi di organizzazione dell'Agenzia.

Il Direttore ha illustrato una presentazione che ripercorre le fasi precedenti relative all'evoluzione del processo di organizzazione dell'Agenzia, dall'emanazione dei Regolamenti attuativi del D.Lgs

n. 162/2007, con particolare riguardo all'ultimo Regolamento concernente il reclutamento del personale (DPR n. 224/2011).

Ha richiamato altresì i contenuti delle delibere relative all'istituzione delle sedi dell'ANSF e di quella relativa all'equiparazione, aggiornando sullo stato dell'iter approvativo di quest'ultima (Decreto interministeriale MIT, MEF e DFP).

Sono stati inoltre illustrati i contenuti della delibera dell'assegno ad personam (Delibera n. 2/2012 del 30 gennaio 2012) e forniti gli elementi relativi alle voci stipendiali da considerare per il calcolo dello stesso assegno, con riferimento a tutte le aree e le posizioni economiche previste nei contratti applicabili all'ANSF (ANSV/ENAC – cfr. presentazione allegata).

È stata data disponibilità, da parte dell'ANSF, a fornire ulteriori elementi in merito all'assegno ad personam, sulla base delle richieste che perverranno dalle OO.SS..

Da parte delle OO.SS. vengono richiamate le seguenti questioni aperte, di grande rilevanza:

- a) Interpretazione della dizione "trasferimento" del personale contenuta nel regolamento di reclutamento
- b) Progressioni di carriera del personale FS
- c) Modalità di inquadramento dei professionisti
- d) Tessere CLC per i familiari
- e) Contratto integrativo

Sulla questione di cui al punto a) l'Agenzia informa che ha già preso contatti con la Funzione



Pubblica e che sottoporrà a breve, alla stessa, un quesito formale sull'argomento.

Sulla questione di cui al punto b) l'Agenzia informa che a breve avrà un incontro con il Gruppo FS ed il MIT per affrontare la questione della conclusione dei procedimenti relativi alle progressioni di carriera in corso all'interno dello stesso Gruppo, per la definizione prima dell'inquadramento nel ruolo dell'ANSF.

Sull'inquadramento dei professionisti (punto c), l'Agenzia ribadisce quanto già riportato nella nota ANSF del 30 gennaio 2012 e fa presente che la Commissione opererà con la massima trasparenza, sulla base di requisiti che saranno stabiliti e portati a conoscenza delle OO.SS prima del termine fissato per la scadenza delle domande.

In merito al punto d), preso atto dei contenuti della proposta già inoltrata al Gruppo FS e considerata la relativa risposta negativa, le parti si sono impegnate ad elaborare possibili soluzioni alternative, da confrontare nel corso della prossima riunione.

Relativamente al punto e), le parti confermano di voler procedere ad una prima elaborazione della struttura dei principali contenuti da inserire nel Contratto integrativo e, a tale fine, viene programmato un incontro per il prossimo 15 marzo alle ore 10:30, presso la sede dell'ANSF.

**Unione Sindacale di Base
Settore Ferroviario**

AGENTE SOLO

Rigettato il ricorso contro le sanzioni

Il Gruppo FSI ha divulgato la notizia¹ del rigetto, da parte del Tribunale del Lavoro di Roma, del ricorso presentato da ben 162 macchinisti di Trenitalia contro le sanzioni legate alla questione dell'Agente Solo. I macchinisti resistenti avevano richiesto, e quasi sempre ottenuto, di viaggiare con un secondo agente in cabina di guida con quei servizi predisposti con il modulo di condotta ad Agente Solo; per questo motivo erano stati sanzionati anche con svariati giorni di sospensione dal servizio e dalla retribuzione, nonostante fosse stata la stessa Azienda a soddisfare le loro richieste.

I 162 avevano quindi presentato ricorso contro le sanzioni, che andavano dal singolo giorno di sospensione in sù, presso il Tribunale del Lavoro di Roma con la motivazione che, non essendo iscritti ai sindacati firmatari dell'accordo, la nuova disciplina non doveva essere loro applicata (perdendo così anche il diritto alla maggiore retribuzione).

Le motivazioni della decisione del rigetto del Magistrato si basano sulla **legittimità dell'applicazione da parte datoriale dell'Accordo del 15 maggio 2009** - con il quale è stato introdotto l'Agente Solo - **a tutti i lavoratori**, anche quelli non iscritti alle organizzazioni sindacali firmatarie, nonostante la vertenza in atto.



Caso curioso, dal momento che in Italia si eliminano i diritti sindacali a quei lavoratori aderenti le organizzazioni sindacali non firmatarie di accordi (vedi Fiom in Fiat), mentre si confermano i doveri a coloro che sono iscritti con OOSS che si rifiutano di firmare condizioni peggiorative (OrSA in ferrovia). Morale della favola: in Italia, che tu sia iscritto o meno, ti verrà sempre applicata la condizione peggiore per te, anche se non hai dato mandato a chi non ti rappresenta (o non l'hai dato affatto).

Manuel Balbi

¹ <http://bit.ly/zMNhy3>, disponibile solo per chi ha accesso alla intranet aziendale *Linea Diretta*

WAGON-LITS

Gli esuberi per supplire alle carenze

La ferita non si è ancora rimarginata, ma mentre rimane ancora aperta già non fa più notizia, poiché i comunicati mirati languono.

Noi, che il problema lo sentiamo, vogliamo riprendere nuovamente il discorso, in quanto i 900 colleghi messi da parte, insieme con la dismissione dei treni notte, rappresentano un punto di partenza per una nostra nuova considerazione, in un momento politico statale dove di lavoro parlano tutti e qualcuno solo per motivi di facciata.

In questo clima di sfiducia nazionale, dove si stenta a trovare inedite motivazioni di crescita, ecco che la spinosa questione dei ferrovieri, estromessi dal posto di lavoro dalla miopia di sviluppo di chi ha da tempo fatto il suo tempo, deve essere rimessa al centro della discussione per dare una nuova possibilità di lavoro a chi ha immediate esigenze di redditività.

Da qui la nostra proposta di suturare la lesione con l'impiego di queste risorse là dove le carenze hanno radici storiche profonde, specie in settori nevralgici come il macchinista ed il viaggiante, nel luogo in cui gli straordinari sono cromosomici, tanto è che anche gli annali più aggiornati fanno fatica a ricordare quando le piante organiche erano al completo.

Allora perché non si porta a termine questa semplice operazione di spostamento di forza lavoro, dove le preziose risorse appena poste nel dimenticatoio potrebbero trovare nuove motivazioni per dare un contributo vibrante alla causa?

Il dubbio è lecito in quanto qualcosa in questa direzione si è fatta, ma sempre con il contagocce, mentre la maggior parte dei licenziati è ancora asserragliata, di fatto, sulla torre, ed a Roma, è notizia di questi giorni, è stata occupata anche la fabbrica di via Partini, da parte degli addetti alla manutenzione dei treni-notte, rimasti, giocoforza, senza occupazione anche loro.

Eppure anche su questa semplice risposta ad un problema collettivo, c'è chi, nei meandri bui della ferrovia, nicchia, non mostrando il coraggio di iniziare un discorso semplice quanto dignitoso, perché, per esempio, nel bordo le carenze croniche sono dell'ordine, scusandoci della stima per difetto, di almeno il 15% delle necessità del turno, e là la "gente" per coprire i treni occorre come il pane, e si ovvia a ciò con uno straordinario impostato in programmazione.

Ecco allora che una proposta simile sembra più che semplice semplicistica, mentre da più parti, in contemporanea, si ode che nel settore, in varie realtà locali, ci dovrebbero essere delle assunzioni a breve.

Se ciò dovesse corrispondere a verità, e non ad una malignità gratuita, il danno per i nostri colleghi sarebbe esponenziale ed a questo si aggiungerebbe anche una beffa amara.

Auspichiamo solamente che prima di nuovi reclutamenti, in qualsiasi posto del paese, il problema dei 900 colleghi sia risolto, perché, altrimenti, con seria drammaticità si prospetterebbe per gli stessi una morte sociale annunciata, con buona pace di tante motivazioni morali ed ideologiche.

Bene, speriamo di aver dato un sereno spunto di riflessione per tutti, prospettando un momento di realtà da uno spiraglio di lucidità, perché questo è il nostro compito, far ponderare quanti accordano fiducia ai propri retori, i quali poi, reclusi nella penombra, fagliano di parola dinanzi a certi problemi che dovrebbero venire, per deontologia, prima di non condivisibili interessi di bottega.



Luigi Corini

INVERNO

Il grande freddo

Febbraio è stato un mese pessimo per l'Italia in quanto le temperature polari e la neve, caduta in abbondanza come manna dal cielo, hanno messo in ginocchio l'intero paese.

I costi, in termini di vite umane, sono stati altissimi, ed i disagi tanti e pesanti.

Il comparto dei trasporti ferroviari ha dovuto segnare, parallelamente, il passo come altri servizi pubblici che non hanno potuto rispettare l'erogazione delle proprie prestazioni perché il maltempo non ha dato tregua e tanto meno scampo.

Eppure davanti ad un generale inverno che si è arrogato, nuovamente, il diritto di decidere le sorti ed i destini umani, sembra che qualcuno in ferrovia abbia mancato il momento, non addivenendo a soluzioni di servizio pratiche scoprendosi ancor più fallace di quanto le condizioni meteorologiche potevano dettare.

Alcuni convogli, presi per tempo, sono stati cancellati o limitati ed hanno potuto rendere il minimo possibile in quelle condizioni proibitive, altri treni, in modo del tutto differente, si sono trovati al centro della buriana senza neppure poter fare nulla, ed allora le difficoltà per i viaggiatori si sono sommate in modo esponenziale ed a quel punto non si è potuto più ricucire alcuno strappo.

Ci sono stati dei treni che hanno marcato la posizione per svariate ore, e dentro i viaggiatori indifesi ed indifendibili hanno visto il proprio viaggio trasformarsi, di minuto in minuto, in un pauroso incubo, e l'alzata di scudi delle associazioni dei consumatori è stata automatica.

Gli stessi disagi sono stati patiti anche dai colleghi in servizio sui treni e negli impianti fissi, i quali ben presto si sono ritrovati del tutto impotenti dinanzi ad una emergenza che doveva avere un differente metro di valutazione, e con risposte più adeguate alla situazione di estrema gravità.

Non sta a noi esulcerare il lato doloroso degli accadimenti, ma ci corre l'obbligo di ricordare, a chi ha onestà intellettuale da vendere, che chi si è trovato in una situazione come quella appena descritta, ha faticato molto per poter dare uno straccio di contributo valido a quanti pativano disagi impreveduti e necessità primarie come il freddo e la fame.

Ecco allora che forse, considerate le premesse annunciate in anticipo come non rosee, si doveva fare di più o forse di doveva semplicemente non assicurare il servizio, perché i problemi sono nati appena i treni sono partiti, anche se poi, per la seconda ondata di freddo e neve, si sono chiuse intere tratte regionali.

L'allerta sul grande freddo era stato dato per tempo ed in maniera precisa, ed allora interpretazioni di sorta non ci dovevano essere, perché assottigliando al lumicino i collegamenti e rafforzando motrici, vetture e personale qualificato, si poteva chiudere la partita in modo più indolore e decoroso.

Purtroppo, però, così non è stato e lo stesso piano neve disposto si per tempo non ha funzionato come doveva, ed adesso c'è la conta dei danni, che saranno evidenziati da lungaggini legali che un giorno dirimeranno i molti dubbi lasciati dalle scelte intempestive, operate in corso di intemperie, che non hanno retto la verifica di sostenibilità.

Nel 2012, con tutti i mezzi a disposizione del servizio meteorologico e della protezione civile, non si possono più perdere i treni cammin facendo e le responsabilità, se una volta tanto saranno giustamente attribuite, chiariranno molto le idee e gli orientamenti per il futuro a coloro che sono sembrati assorti in un mondo diverso, mostrando, ai più, un'asciutta urbanità.

Noi da parte nostra possiamo soltanto esprimere la personale solidarietà a chi è rimasto vittima delle circostanze, che non potevano essere così sottovalutate, come poi è accaduto, da parte di chi aveva il dovere di prendere magari delle impopolari decisioni draconiane, aderenti, però, al principio di precauzione, quello che da sempre resta il sostrato certo della sicurezza ferroviaria e non solo.

la Redazione

DOPPIO MINUETTO

DEIF 8.1 del 5 Gennaio 2012, Servizio ferroviario con Minuetto in multiplo attacco

La DEIF 8.1, emanata il 5 gennaio 2012 dispone delle innovazioni per il treno Minuetto quando è posto in circolazione in multiplo attacco.

Grazie a questo nuovo ordine di servizio oggi, sulla relazione Roma-Fiumicino aeroporto, c'è questa nuova composizione che prevede, oltre al macchinista, un solo agente di scorta a bordo nella sezione di testa che non è collegata internamente con quella di coda con la quale è possibile comunicare, in caso di criticità, tramite un citofono azionato dall'utenza.

Questa possibilità di viaggiare senza la scorta del movimento in una parte della composizione del treno, non è permessa in altri casi differenti dal Minuetto.

La nuova organizzazione del modulo di scorta, non contrattata con nessuno ed in palese conflittualità con la vigente regolamentazione sedimentata e pacifica, non alza neppure la soglia di sicurezza per i trasportati, lasciati da soli in tre vetture, i quali, in caso di necessità o di inconveniente, dovranno interagire di propria iniziativa tramite il citofono con il personale di macchina e questi, immediatamente dopo e compatibilmente con il servizio, stante la guida del treno, dovrebbe avvisare di quanto accaduto il capotreno, presente nella parte rimorchiata della prima terna e, nel caso, cercare di fermare il convoglio in un posto adeguato, vale a dire una stazione, perché qualsiasi soccorso non può avvenire in piena linea.

Stazione che potrebbe, per altro, avere un marciapiede insufficiente, ovvero essere posta in curva, o ancora non essere idonea all'intervento di soccorso perché il treno ha, magari, la via libera disposta per il corretto tracciato, dove, con ogni probabilità, non c'è il marciapiede per il servizio viaggiatori.

A questo punto l'intervento del personale di scorta risulterebbe già differito, mentre la perdita di tempo continuerebbe, dopo l'arresto del convoglio, dovendo il capotreno, sempre se in condizioni di intervenire in sicurezza, aprire meccanicamente, mediante una leva di sblocco, una porta della prima terna e far scendere una pedana per poter abbandonare il convoglio e successivamente, grazie ad un'altra maniglia, la lunga azione di soccorso dovrebbe proseguire con un'altra manovra disagiata per sbloccare, sempre meccanicamente dall'esterno, una porta di salita della seconda terna con la fuoriuscita di un'altra pedana che consentirebbe l'accesso del personale di scorta a bordo.

Non c'è solo questo nella DEIF in discussione, perché nel caso del mancato funzionamento del citofono il personale è autorizzato a mettere fuori servizio la seconda terna, anche se la SOR, la sala operativa regionale, è autorizzata a derogare alla chiusura della parte non collegata via citofono, ordinando il normale prosieguo del servizio in caso di eccessivo affollamento, quando cioè c'è un livello di rischio notevolmente più alto, e comunque in palese contraddizione con quanto previsto al punto 2 della disposizione RFI-DTC A0011P\2004\0000880, citata proprio nella DEIF 8.1.

Inoltre non ci risulta che il personale sia stato formato ed informato sulla metodologia d'uso della pedana dei viaggiatori diversamente abili, condizione inderogabile per l'uso di questo tipo di materiale, come da disposizione della Direzione Tecnica di RFI N° 36 del 10 agosto 2006.

Per tutto quanto detto il RLS regionale del Lazio ha già inviato al proprio datore di lavoro la richiesta di valutazione del rischio per questa nuova lavorazione, facendo espresso riferimento al rischio di soccorso per malore dell'unico macchinista, perché la DEIF prevede in un caso che il capotreno possa prendere posto nella seconda terna, dove non può materialmente aiutare chi porta il treno, se questo dovesse accusare un malore improvviso, e non può nemmeno accorgersene in tempo utile.

Inoltre la nota del RLS ragguaglia anche in merito ad una possibile caduta del personale di bordo nel tentativo di portare soccorso, in piena linea, nella sezione non comunicante, ed anche in merito ad inconvenienti di servizio in genere nella sezione non scortata, nonché per lo stress dovuto alla nuova attività lavorativa che si discosta dal mansionario normalmente svolto dall'equipaggio treno, soprattutto per le frequenti avarie già riscontrate.

Proprio per ciò a Savona, di recente, c'è stato un atto di prescrizione della ASL 2 ligure con imposizione

di specifiche misure atte a far cessare il pericolo per la sicurezza dei lavoratori durante il lavoro, imponendo due agenti di macchina nell'equipaggio polifunzionale su ogni convoglio percorrente la linea da Savona a S. Giuseppe di Cairo Montenotte...omissis...a tutela dell'agente macchinista unico, perché in quell'area le simulazioni effettuate con un solo agente hanno dato un riscontro negativo.

Tutto questo, però, non basta, in quanto se, in maniera del tutto differente non ci fosse un'esigenza per un trasportato, ma dovesse accadere un inconveniente di servizio, come la caduta della linea aerea o la richiesta di una locomotiva di soccorso o un investimento, o anche l'interruzione della circolazione, con i tempi necessari d'intervento, ben conosciuti come non brevi, tutti i passeggeri rimarrebbero ostaggi della disposizione in questione, perché nessuno, se non a grave rischio personale, potrebbe portare loro alcun tipo di ausilio.

Per quanto sopra esposto si richiede il ritiro immediato della DEIF 8.1, perché contraria alle più elementari norme di sicurezza per i trasportati, e l'adeguamento della squadra di scorta d'ufficio con personale idoneo al profilo di appartenenza.

**Esecutivo Provinciale Roma
USB Lavoro Privato**

RSU DTP ROMA 18

Sciopero, mah! Vedremo, niente sciopero!

Roma, 15.02.2012 - Ricomincia il solito teatrino. Come al solito le OO.SS. Regionali decidono senza coinvolgere la RSU e i lavoratori sia nella fase di chiusura in disaccordo delle procedure di raffreddamento (mentre invece la società [RFI, ndr] era disposta alla trattativa) che nella fase di proclamazione dello sciopero e sua disdetta: difatti nessuno sapeva niente delle posizioni prese dalle OO.SS. Regionali.

Dal 19 di gennaio, data in cui è stata sancita la rottura con la società, ad oggi nessuna riunione sindacale (OO.SS./RSU), nessuna assemblea, tutti scomparsi.

Non è la prima volta che i ferrovieri vengono abbandonati a loro stessi permettendo così alla società di effettuare qualsivoglia operazione in barba ai diritti e al contratto. Ma perché questi signori, oramai avulsi dal contesto lavorativo, non diffidano formalmente la società ad utilizzare i lavoratori al di fuori delle norme contrattuali?

Invece di sottoscrivere da anni tutto quello che propone la società perché non provano ad alzare la testa e rivendicare la giusta professionalità il ripristino dei livelli occupazionali e l'applicazione degli accordi nazionali e di DTP?

Invece si assiste alla totale assenza di strategia sindacale; si accetta la riduzione di 160 tecnici, di 500 posti di lavoro (vedi ultimi piani di Attività), la non applicazione degli accordi di settore del 2004 e del 2010, zone SCC, assunzioni e i vistosi ritardi sulle manifestazioni di interesse per i profili E-D-B.

Solo qualche penoso "spot" ogni tanto per far poi cadere tutto nel dimenticatoio o comunque nelle volontà aziendali che sono improntate alla monetizzazione dei diritti e alla esternalizzazione delle attività manutentive.

Non si accorgono che la categoria è destinata, per volontà datoriale, ad un forte ridimensionamento numerico e professionale, con rischio di accorpamento di impianti, facendo magari poi cadere la colpa sulla crisi che attanaglia il paese, dimenticando che RFI è al massimo della produttività (tracce orarie) e oramai esternalizza gran parte delle attività manutentive.

Cosa dire del contratto nazionale oramai scaduto da oltre 4 anni? siamo diventati la Cenerentola dei contratti scaduti, ogni mese perdiamo oltre 250 euro di stipendio; non sono stati in grado di presentare una piattaforma alla controparte, la quale è la sola a presentare proposte (indecenti): certo è che se dovessero essere pagati per quello che ottengono (perché gli iscritti pagano) sarebbero da tempo alla fame.

**RSU DTP Roma 18
Testa Domenico - Pennacchietti Stefano**

ALTA VELOCITÀ

I primi studi confermano quello che tutti sapevano

L'Alta Velocità non vale gli investimenti miliardari fatti. Punto.

Questo articolo si potrebbe esaurire già con la prima frase. Naturalmente se lo dice una redazione sindacalizzata non ci crede nessuno, perché si sa' che 'noi' siamo di 'parte'. Però che l'Alta Velocità sia un enorme spreco di danaro pubblico, ce lo dice uno studio semplificato pubblicato dal Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università Federico II di Napoli. Nelle 14 pagine del documento «An Early Evaluation of Italian High Speed Projects - Una prima valutazione dell'Alta Velocità in Italia» di Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, si è osservato come sostanzialmente la sola tratta Milano-Bologna potrebbe giustificare l'**investimento dell'infrastruttura**, realizzata - lo ricordiamo - con **finanziamenti pubblici**.

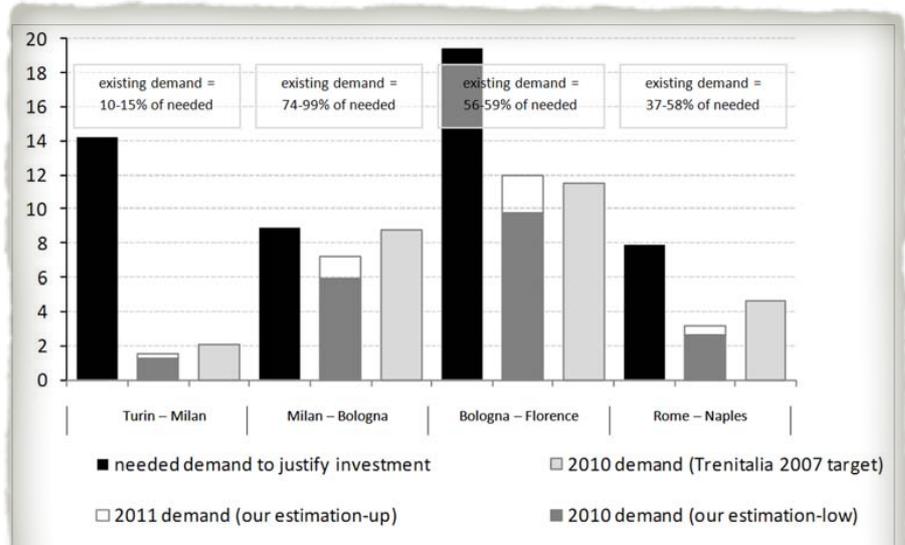
Lo studio, basato su estrapolazioni di dati in base alla popolazione delle aree servite dall'Alta Velocità, in quanto i dati forniti dal Gruppo FS sono aggregati, evidenzia come **la domanda necessaria per giustificare gli investimenti sia abbondantemente disattesa dai volumi di traffico attuale**, arrivando a rappresentare solo il 10-15% nel caso della linea AV/AC Torino-Milano.

Lo studio naturalmente getta uno sguardo anche alle future infrastrutture ferroviarie ad Alta Velocità/Alta Capacità, che in questo momento sono in fase di realizzazione o di studio, come ad esempio il tanto discusso traforo del Frejus, che andrebbe a servire una tratta che ha continuamente perso traffico negli ultimi dieci anni². Al posto degli insensati investimenti della Torino-Lione, lo studio evidenzia invece la necessità di investire sul Brennero, infrastruttura che si sta avvicinando alla saturazione dal trasporto merci su lunga distanza, mentre per la zona di Torino suggerisce degli investimenti per il trasporto pubblico locale su ferro, vero problema dell'area.

Grafico tratto da:
TeMA | Vol 4 | No 3 settembre 2011, pag. 22

Insomma, come spesso accade in Italia, lo Stato investe letteralmente miliardi a vantaggio di operatori privati (Trenitalia, NTV, ma anche Benetton & Co. sulle autostrade), senza che questo porti reali benefici alla popolazione (ad esclusione di chi si può permettere i nuovi - onerosi - servizi dell'Alta Velocità).

Questo malgusto sembra non verrà meno tanto presto, in quanto si stanno pianificando ulteriori devastazioni ambientali, cattedrali nel deserto che andranno solo a vantaggio dei committenti che le costruiranno.



Grafical comparison among simulated demand, 2010 demand according to Trenitalia targets (Trenitalia 2007) and estimated demand needed to justify the investment, per section (Figure 4).

Manuel Balbi

² Overall freight traffic (both on the road and on the rail) among France and Italy decreased from 51 Mtons in 2000 to 48.1 Mtons in 2007, before dropping to 38.2 Mtons in 2009. Considering only relations more strictly related to the project (namely Frejus/Moncenisio, Monte Bianco and Monginevro), values are 36.6 in 2000, 28.1 in 2007 and 20.7 in 2009 (BAV 2009) - P. BERIA AND R. GRIMALDI, *An Early Evaluation of Italian High Speed Projects*, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab, 2011

LAVORO & LICENZIAMENTO

In Europa l'art. 18 è un problema? Pare di no!

Pubblichiamo una parte del resoconto del 4° seminario annuale dell'European Labour Law Network (ELLN) dal titolo "Protection Against Dismissal in Europe: Basic Features and Current Trends" ("La tutela contro il licenziamento in Europa: caratteristiche principali e tendenze in corso").

Presupposto implicito della necessità di riformare la disciplina italiana sui licenziamenti è la sua asserita eccessiva rigidità. I lavoratori con impiego a tempo indeterminato sarebbero cioè tutelati con norme che limitano significativamente il potere del datore di lavoro, in modo da ridurre la competitività delle imprese. Su tale assunto si fonda anche la proposta del c.d. contratto unico, che dovrebbe risolvere il problema della segmentazione del mercato del lavoro, causata proprio dalla rigidità in uscita.

La diffusa convinzione che quello italiano sia un regime iperprotettivo è, però, smentita dai dati dell'OCSE. Dati che... sono stati rivisti al ribasso dopo che una ricerca della Bocconi del 2004 aveva messo in luce una serie di errori di valutazione macroscopici relativi all'Italia. Gli indici OCSE che segnalano la c.d. rigidità in uscita ("strictness of employment protection for regular employment") collocano attualmente l'Italia (indice dell'1.77) al di sotto della media europea: appena sopra alla Danimarca (1.63), comunemente presentata come campione di flessibilità e ben al di sotto non solo degli altri paesi del nord Europa (Germania in testa: 3.00), ma anche di molti paesi dell'est (come l'Ungheria, la Repubblica Ceca e la Polonia, rispettivamente 1.92, 3.05 e 2.06). E che l'Italia non costituisca affatto un caso anomalo nel quadro europeo lo dimostra proprio l'analisi comparata contenuta nel Rapporto tematico dell'ELLN presentato al seminario.

L'Italia (con il Belgio) è l'unico paese nel quale la legge non garantisce un periodo minimo di preavviso, in molti ordinamenti superiore al mese. In diversi paesi (ad. es. in Francia, Germania, Svezia e Slovenia) anche in caso di licenziamento individuale il datore deve attivare una procedura che coinvolge le rappresentanze sindacali; in Olanda (altro campione di "flessibilità"), poi, il minor grado di sindacabilità del licenziamento in sede giudiziaria è compensato da una procedura preventiva che condiziona la legittimità dello stesso a un'autorizzazione amministrativa finalizzata a vagliare la "ragionevolezza" del recesso. Anche con riferimento alla durata massima del periodo di prova (che esclude la tutela contro il licenziamento), la normativa italiana è tutt'altro che rigida, visto che numerosi paesi fissano il limite (con legge) al di sotto dei 6 mesi.

In tutti gli ordinamenti nazionali il licenziamento per motivi economici è ammesso ma sottoposto al controllo del giudice, seppur con diversi gradi di intensità e in base a criteri non omogenei. La giurisprudenza italiana degli ultimi anni ha progressivamente "liberalizzato" il licenziamento per giustificato motivo oggettivo; un orientamento che il legislatore ha inteso rafforzare con la norma del c.d. Collegato lavoro che preclude al giudice di estendere il proprio controllo "al sindacato di merito sulle valutazioni tecniche, organizzative e produttive che competono al datore di lavoro" (art. 30, co. 1, l. n. 183/2010). Di nuovo **la disciplina italiana non appare, dunque, particolarmente limitante le prerogative del datore di lavoro, specie se confrontata con quella degli altri paesi dell'UE.**

In Germania, ad es., il principio di ultima ratio è costantemente e rigorosamente seguito dai giudici; e la reintegrazione nel posto di lavoro può conseguire dalla prova che quanto previsto dal datore al momento del licenziamento in merito ai processi di riorganizzazione produttiva si è poi rivelato infondato. In Svezia e Norvegia, i giudici, nel sindacare le scelte del datore di lavoro, si

ispirano al principio di proporzionalità, che in quegli ordinamenti implica anche obblighi di formazione per garantire al lavoratore una diversa collocazione in azienda, alternativa al licenziamento; ed il lavoratore licenziato ha la priorità nelle nuove assunzioni (analoga regola vige in Finlandia e a Cipro). In Austria e in Grecia, i giudici valutano la legittimità del licenziamento in base ad un giudizio di “bilanciamento” tra esigenze (effettive ed urgenti) dell’impresa e interesse del lavoratore al mantenimento del posto di lavoro; mentre in Portogallo il giudizio del giudice si fonda su un’attenta analisi dei costi connessi con la (prevista) riorganizzazione aziendale e dei benefici economici che l’azienda trae dal licenziamento. In Germania, Olanda, Svezia e Francia, la legge pone rigidi e vincolanti criteri di selezione dei lavoratori licenziati per motivi economici, fondati su una logica di “equità sociale”, anche al di fuori delle procedure per i licenziamenti collettivi.

Forme di compensazione economica (severance payment) anche in caso di licenziamento legittimo sono presenti in quasi tutti gli ordinamenti. In alcuni paesi (ad es., Germania e Svezia) grava sul datore l’onere di predisporre un piano sociale finalizzato al reimpiego del lavoratore licenziato. In Italia - come noto - il lavoratore acquisisce il diritto a percepire il TFR in qualsiasi ipotesi di risoluzione del rapporto. Si tratta però di uno strumento non equiparabile agli indennizzi previsti dagli altri ordinamenti; sia perché non è collegato al licenziamento, sia perché si tratta di un “costo” che non grava sul datore, ma sullo stesso lavoratore, trattandosi di una forma indiretta di retribuzione. La riforma del sistema previdenziale prospetta, poi, la definitiva scomparsa dell’istituto, trasformato in fonte di finanziamento dei fondi di previdenza complementare. In altre parole, l’Italia è uno dei pochi paesi europei che non riconosce alcuna forma di indennizzo economico per chi è licenziato legittimamente (ed è questo, per inciso, uno dei fattori che determina il basso indice dell’OCSE).

Riguardo, infine, alla vexata quaestio dell’art. 18 dello Statuto dei lavoratori, basterebbe citare testualmente il citato Rapporto dell’ELLN per smentire la vulgata che vi coglie la più clamorosa anomalia del sistema italiano: “the remedy ‘reinstatement’ is the most widespread remedy among the countries”. I paesi nei quali il sistema sanzionatorio si fonda in maniera pressoché esclusiva sulla tutela indennitaria sono la minoranza. La reintegrazione è prevista anche nei sistemi presi a modello di “flessicurezza”, come la Danimarca (dove però ha un’applicazione limitata), la Norvegia, l’Olanda e soprattutto la Svezia: qui l’Employment Protection Act (Anställningsskidd) garantisce la reintegra in caso di licenziamento ingiustificato, mentre i contratti collettivi assicurano una robusta rete di protezione in caso di disoccupazione; in altre parole, le tutele “nel rapporto” si sommano e non sono sostituite da quelle “nel mercato”.

In molti paesi, poi, la legge prevede delle tutele speciali durante lo svolgimento del giudizio instaurato su ricorso del lavoratore contro il licenziamento illegittimo, a garanzia della continuità dell’occupazione. In alcuni casi, il principio sul quale queste si fondano è che il licenziamento non produce effetti finché il giudice non ne ha accertato la legittimità (così, ad es., in Olanda, Svezia, Norvegia e Cipro); in altri, il lavoratore può chiedere al giudice di reintegrarlo nel posto di lavoro a seguito di un giudizio “sommario” di bilanciamento degli interessi in gioco (così in Germania e, in termini simili, in Austria, Grecia, Belgio e Irlanda).

È vero che il quadro cambia se dal piano “formale” della legge si passa a quello “sostanziale” della sua applicazione pratica: in altre parole, anche nei paesi che prevedono la reintegrazione, nei fatti, spesso il lavoratore riceve al suo posto un compenso economico. È quanto, ad es., avviene in Germania, dove la controversia di norma si conclude con un accordo tra datore e lavoratore sul-

l'indennità compensativa della mancata riassunzione. Ma neppure sotto questo profilo le differenze rispetto all'Italia appaiono rilevanti: anche nel nostro paese, infatti, frequentemente le controversie fondate sull'art. 18 Stat. Lav. non portano all'effettiva reintegrazione del lavoratore, che opta comunque per la tutela risarcitoria. Ciò che rileva, tuttavia, è la funzione di deterrente che la sanzione della reintegrazione prospetta: e questa non appare diversa in Italia rispetto agli altri paesi che la prevedono.

Le vere anomalie italiane, anche con riferimento al diritto alla reintegra, sono altre. È un'anomalia in primo luogo il fatto che dal generale regime di tutela sono esclusi i lavoratori impiegati in unità produttive con meno di 16 dipendenti e in imprese come meno di 61. Nei (pochi) paesi oltre all'Italia dove è prevista, la soglia dimensionale è riferita ad un numero inferiore di lavoratori (10 in Francia e Germania, 5 in Austria) ed ha un impatto non paragonabile a quello che essa produce nel mercato del lavoro italiano. In Francia, ad es., il limite dimensionale è riferito all'impresa e non allo stabilimento. In Germania riguarda una minoranza di lavoratori visto che la maggior parte (al contrario che in Italia) è impiegata in grandi imprese; la giurisprudenza poi ha provveduto ad estendere le tutele anche al di sotto della soglia di legge, applicando i generali principi del diritto civile in materia di buona fede. Non c'è dubbio, quindi, che la disciplina applicata alle piccole imprese in Italia è un unicum nel panorama europeo, all'origine di una macroscopica segmentazione del mercato del lavoro che attraversa i c.d. garantiti; un'anomalia tanto più grave considerando che la maggior parte dei lavoratori italiani resta così priva di una tutela effettiva contro il licenziamento, visto il basso livello di indennizzo ad essi garantito dalla legge (questo sì ben inferiore alla media europea).

Così come rappresenta senz'altro un'anomalia nel quadro europeo l'art. 8 della l. n.148/2011. In nessun paese dell'UE è consentito al contratto collettivo aziendale di derogare agli standard minimi fissati dalla legge. Anche dove - come in Spagna, grazie alla riforma del giugno 2011 - il sistema contrattuale è stato drasticamente decentrato, ciò è avvenuto nel rispetto dei principi sui quali, in tutti gli ordinamenti democratici, si fonda il sistema delle fonti del diritto.

Tratto da: GIOVANNI ORLANDINI, *Il licenziamento individuale in Europa - Relazione sul seminario dell'ELLN (Francoforte 24/25 novembre 2011)*, 2011

Pillole & Agenzie

Tragedia a Buenos Aires

Trovata la 51esima vittima del disastro ferroviario di Buenos Aires del 22 febbraio³, che ha provocato anche 700 feriti di cui 200 in gravi condizioni.

Il treno 3772 della linea ferroviaria Sarmiento si è schiantato alle 8:33 del 22 febbraio 2012 nella stazione di Once a Buenos Aires⁴. Il convoglio è arrivato in stazione ma, per motivi ancora da verificare, non è riuscito a fermarsi ed è andato a sbattere contro il paraurti del binario. Poco prima del momento dell'impatto, a 40 metri dal termine del binario, il treno stava viaggiando a circa 20 km/h. La *Trenes de Buenos Aires SA*, società di trasporti privata che effettuava il servizio, informa che il giorno dell'incidente il materiale rotabile aveva iniziato il servizio alle ore 2:45, come treno 3704 da *Castelar* a *Eleven* e servito tre corse complete prima dell'incidente (come treno 3711, 3728 e 3735), senza che sia stato riportato alcun malfunzionamento.

Questo disastro ha scatenato ulteriori violente polemiche sullo stato di degrado delle ferrovie argentine, dove si sta pensando di investire ingenti somme di denaro nell'alta velocità, mentre la restante rete verrebbe in condizioni pietose (vi ricorda qualcosa?). Già nel 2008 il film-documentario *La Proxima Estación* di Fernando E. Solanas denunciava la grave situazione di degrado a seguito delle privatizzazioni.

ETR485 perde porta a 250km/h

Il giorno 27 febbraio il treno 9482 Roma-Brescia, effettuato con materiale ETR485, ha perso una porta di salita in prossimità di Chiusi, mentre transitava in una galleria della linea "Direttissima" Roma-Firenze.

Secondo il comunicato del Gruppo FSI, diramato 2 giorni dopo l'incidente, il treno sarebbe stato oggetto di azioni vandaliche prima della partenza, da parte dei manifestanti che avevano occupato per circa mezz'ora la stazione di Roma Termini. Sempre lo stesso comunicato stampa informa che non sono noti problemi di alcuna sorta alle porte di questi treni, e che tuttavia è stata avviata una verifica straordinaria su tutte le porte di salita degli ETR485 coinvolgendo la *Alstom*, società progettista e costruttrice dell'elettrotreno, la *IFE*, azienda austriaca costruttrice delle porte e leader mondiale del settore e la *Vapor Europe* del Gruppo *Wabtech*, multinazionale che ha effettuato le attività manutentive su queste porte. Trenitalia avrebbe inoltre nominato una commissione per accertare le possibili cause di quanto avvenuto.

Ora, se l'origine dell'accaduto ha una matrice dolosa quale il citato atto vandalico denunciato dal Gruppo FSI (in realtà i manifestanti hanno imbrattato il treno), ci si interroga sulle reali motivazioni che hanno reso necessario verificare tutte le porte di tutti gli elettrotreni in circolazione.

Non solo, perché se fosse vero che i manifestanti avrebbero avuto accesso al treno tale da compromettere la sicurezza con un atto vandalico, sarebbe molto grave la mancanza di controlli da parte di Trenitalia prima della messa in esercizio, in particolare data la natura del servizio da svolgere, su linee con elevate velocità di percorrenza (250km/h).

Secondo una relazione dell'ANSF: "*Nel corso del 2011 si sono verificate 120 anomalie a treni Eurostar; delle quali alcune hanno avuto come conseguenza piccoli incidenti. Le anomalie sono collegate principalmente a difetti del materiale rotabile e sono riconducibili a differenti problematiche come quelle di guasti alle porte, al distacco di componenti dal materiale rotabile...*"⁵.

³ <http://bit.ly/zDU0Jw>

⁴ <http://www.tbanet.com.ar/inicio.asp>

⁵ ANSF, Relazione sull'andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2011, pag. 14

Arenaways

Dopo il fallimento dello scorso anno la compagnia privata è stata riacquistata per 4,5 milioni di euro da 'Strade ferrate alta Italia', una cordata composta dalla società valdostana Cape S.r.l. di Ezio Colliard, l'austriaca Railway B.W., la Ambrogio Trasporti S.p.A., che si occupa di logistica ferroviaria merci. E ora si prepara a tornare con una nuova tratta verso Berlino e due treni notte che uniranno l'Italia da Nord a Sud, lungo il versante tirrenico e quello adriatico.

Incidente sull'Alta Velocità

Il 21 febbraio alle ore 7:35, sulla linea AV/AC Napoli-Roma, il treno 9610 ha investito un carrello di piccole dimensioni (piattina). Secondo la nota del Gruppo FSI, il carrello sarebbe stato lasciato sui binari da ignoti, presumibilmente al fine di attuare un furto di cavi di rame. Nel corso della notte infatti, erano stati posati circa 600 metri di nuovi cavi di rame resisi necessari a seguito di altri furti avvenuti precedentemente. Il servizio è stato successivamente riattivato sul binario attiguo alle 9:47.

Ancora in Marcia!, storica rivista dei macchinisti ferroviari, solleva anche delle questioni sulla sicurezza⁶ garantita dai modernissimi sistemi di distanziamento dei treni (ERTMS/ETCS Lv. II). Con il ben più "antiquato" Blocco Elettrico Automatico a Correnti Codificate (BAcc) infatti, la presenza del carrello sui binari avrebbe arrestato il convoglio (anche se pare che questo tipo di carrello abbia le ruote isolate, come testimoniano macchinisti ai quali è già successo di trovarseli davanti).

2mln per pubblicità? Arriva l'esposto

Trenord (50% Trenitalia e 50% LeNord) ha presentato a inizio di febbraio un bando da 2 milioni di euro per promuovere la propria immagine. Troppi, secondo l'associazione di consumatori *Codici*, che ha deciso di presentare un esposto alla Procura di Milano, giudicando inappropriata la decisione della società.

Controlli delle ritirate

In questi giorni, eccezion fatta per la parentesi dell'ondata di maltempo che ha investito l'Italia, da parte di più regioni vengono eseguiti dei controlli per il rispetto del confort offerto da Trenitalia e sottoscritto nei vari contratti di servizio.

In particolare è sotto osservazione la funzionalità e la pulizia dei bagni delle vetture, una spina al fianco delle varie direzioni regionali ferroviarie, che tanto si sono spese per la risoluzione di questo problema che, nonostante l'impegno profuso, appare ai più di difficile soluzione. Lo stato di allerta, pertanto, è stato generale e mentre il freddo l'ha fatta da padrone in un ritaglio di tempo non propriamente breve, le ispezioni regionali hanno rilevato, almeno a quanto si dice in giro, un certo grado di insoddisfazione in merito ai servizi a bordo treno. È chiaro sin da adesso che tutta la questione ruota intorno alla professionalità del personale di bordo, che troppo spesso deve porre rimedio ad inefficienze a monte della catena di controllo. È consigliabile, pertanto, un'attenta verifica dello stato dell'arte dei bagni nei tempi accessori iniziali del servizio, onde evitare conseguenze indigeste, quali innaturale caprio espiatorio, per chi segue il processo di pulizia delle ritirate a bordo treno solo in coda a tutta la catena dei controlli.

Link

Alberto Perino: la TAV serve a finanziare la mafia e le casse vuote dei partiti

<http://youtu.be/uVQdjsUrkDE>

⁶ <http://www.inmarcia.it/home/28-ultimora/487-incidente-treno-alta-velocita-frecciarossa-investimento-carrello-lavori>