




UNIONE SINDACALE DI BASE

IN BREVE

1
CHI SIAMO

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

2
CONTATTI

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

3
REDAZIONE

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

4
EMAIL

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

EDITORIALE

Contratto NTV: le due facce della stessa medaglia

Lo scorso 25 luglio è stato sottoscritto l'accordo aziendale tra la Società *Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)* e le Organizzazioni sindacali *Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti* e *Ugl Trasporti*.

Successivamente è stato firmato anche dal *Fast/Confasal* il giorno 1° agosto.

L'intesa recepisce molti istituti del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie del 2003, ma snatura fortemente il sistema retributivo e le regole di utilizzazione del personale, soprattutto di quello c.d. 'Mobile'.

Il sistema retributivo prevede una moratoria che blocca le retribuzioni fino a tutto il 2014, ed un significativo ridimensionamento delle competenze accessorie, dando maggiore peso alla parte variabile dello stipendio, quindi in funzione del raggiungimento dei risultati e del miglioramento della produttività.

Sono inoltre previsti sistemi premiali che incentivano lo sfioramento dei limiti contrattuali ove previsto (flessibilità).

Il tutto con un abbattimento del costo del lavoro stimato - da parte del Gruppo FS - tra il 29 e il 36% circa, rispettivamente per un capotreno e per un macchinista (ciò che ora interessa maggiormente, perché non si è probabilmente ancora trovato un modo per esternalizzare questi lavori, come invece accade per tutto il resto). E contemporaneamente con un incremento produttivo non indifferente (38 ore sulla media quadrimestrale, 10 ore di lavoro continuativo, et.).

Questo comportamento sindacale, che ha portato ancora una volta al dumping salariale - mascherato però da grande conquista - non può che farci

In questo numero:

CONTRATTI	
<i>Mi costi, ma quanto mi costi?</i>	2
SINDACALISMO	
<i>Sciopero scalza sciopero</i>	2
APPALTI FERROVIARI	
<i>Da sempre uniamo il Paese</i>	3
AUDIZIONE	
<i>USB alla IX Commissione Trasporti</i>	3
EUROPA	
<i>Il progetto TEN n. 1</i>	5
REALTÀ LAVORATIVA	
<i>La Sala Operativa Regionale</i>	6
SICUREZZA	
<i>Lettera aperta ai senatori</i>	7
PILLOLE & AGENZIE	
<i>Riassetto in Friuli Venezia Giulia</i>	8
<i>La TAV secondo Burlando</i>	8
<i>Il TAR non ferma il TAV</i>	8
<i>Nasce BUSITALIA</i>	8
<i>Baggio: siamo giunti al culmine</i>	8
<i>A Bologna arriva il PIC</i>	8
<i>Rincarì in Lombardia</i>	8
<i>Legambiente: "Il monopolista regionale non è la risposta alle esigenze dei pendolari"</i>	9
<i>Investire sul trasporto su gomma</i>	9
<i>Presto anche Trento avrà la sua fetta di Trenitalia</i>	9
<i>Arrivano 24 nuovi treni in Veneto</i>	9
<i>Anita: insostenibile il trasporto delle merci pericolose su gomma</i>	9

inorridire. I firmatari hanno così offerto il fianco al Gruppo FS per rilanciare la richiesta di 38 ore settimanali e tre giornate di permesso in meno che rappresentano un gravissimo arretramento dei diritti dei dipendenti FS. È una contraddizione che quelle sigle dovranno spiegare ai lavoratori.

Il nuovo contratto toglie inevitabilmente lavoro e diritti ai ferrovieri; il tutto per favorire degli investitori che operano in altri paesi (SNCF).

E adesso è partita la rincorsa al ribasso.

la Redazione

CONTRATTI

Mi costi, ma quanto mi costi?

Abbiamo avuto modo di valutare velocemente l'accordo siglato tra le OOSS Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e Ugl Trasporti e la Nuovo Trasporto Viaggiatori lo scorso 25 luglio (e successivamente anche da Fast-Confasal il 1° agosto).

Ci pare innanzitutto che il contratto abbia una doppia natura: da un lato un ulteriore aggravio delle condizioni di lavoro del personale di macchina e di bordo e dall'altra la particolare incentivazione economica.

Se infatti l'orario di lavoro è di 38 ore medie su 4 mesi (con punte massime di 44), prestazione notturna di 8 ore elevabili a 9, 6 ore di condotta elevabili a 7 per 5 volte al mese (di cui 4h e 30' continuativa), RFR di 30 ore e la eliminazione di tutte le competenze accessorie (viene istituita una "indennità di assenza" pari a €28 per ogni giornata con almeno un'ora di assenza dal Distretto di assegnazione), dall'altra parte si intravede una certa "attenzione" al personale, prevedendo tra l'altro: *premio di risultato* "fisso" di €2.300 annuo, *"flessibilità"* di € 3.300 all'anno in casi di sforamenti previsti dalla normativa (9 ore di notte, 11 ore di giorno, 7 ore di condotta, et.), *Super Premio* in caso di andamento positivo dall'Azienda. Tutto ciò produrrebbe un abbattimento del costo del lavoro, rispetto al contratto attuale delle Attività Ferroviarie, variabile dal 29 al 36%.

A livello salariale ci si rimette, anche perché, per chi viaggia, le competenze non sono più legate alla quantità/qualità del lavoro, ma solo al superamento della soglia di 1 ora di lavoro fuori sede, che dà diritto al pagamento di una indennità di trasferta fissa, pari a €28,00 per il macchinista e via via a calare per le altre figure professionali.

Purtroppo dobbiamo osservare come questo contratto possa condannare una grande realtà lavorativa come il Gruppo FS a dover rincorrere l'ultimo arrivato, provocando così un arretramento delle condizioni dei lavoratori, che dopo anni di lotte e conquiste sul campo, vedono i loro diritti fortemente erosi in nome della produttività.

Nota curiosa: **in NTV la quota sindacale è salita dallo 0,55% del CCNL delle Attività Ferroviarie ad un 1% tondo-tondo**, su una componente salariale molto simile a quella prevista in FS, per 14 mensilità all'anno. Insomma c'è sempre qualcuno (magari più d'uno) che ci guadagna.

W. B.



SINDACALISMO

Sciopero scalza sciopero

Lo sciopero «CCNL della Mobilità, sciopero nazionale addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi ai giorni 21 e 22 luglio 2011» scalza «uno sciopero nazionale [OrSA di settore, nda] dalle ore 21.00 di giovedì 21 luglio alle ore 20.59 di venerdì 22 luglio 2011 di tutto il personale di macchina (PdM), dei Professional e Professional Senior del medesimo settore macchina». Quello della Mobilità proclamato il 07/07/2011 da tutte le OO.SS. scalza quello dell'OrSA proclamato il 22 giugno 2011, revocato l'8/07/2011. Sia quello di settore sia quello generale entrambi sono stati firmati per la segreteria generale da [Pasquale] Giammarco. Pur non entrando nel merito sull'importanza dei due scioperi, c'è da dire che lo sciopero di settore ri-proclamato ha come nuovo oggetto:

- uno sciopero di 24 ore del settore Cargo Trenitalia per tutto il personale di macchina (PdM), dei Professional e Professional Senior del medesimo settore macchina, nonché del personale di terra del settore cargo di Trenitalia con qualifica di Manovratore, Formatore Treno, Verificatore, 1° Tecnico di Manovra e Condotta, Tecnico Polifunzionale Cargo: dalle ore 21,00 di giovedì 15 alle ore 20,59 di venerdì 16 settembre 2011;
- uno sciopero di 24 ore per tutto il trasporto viaggiatori di Trenitalia del personale di macchina (PdM) e di Bordo (PdB), Professional e Professional Senior dei settori Macchina e Bordo, nonché Professional di protezione aziendale se comandati di scorta/condotta ai treni interessati allo sciopero:dalle ore 21,00 di sabato 17 alle ore 20,59 di domenica 18 settembre 2011.

Per la cronaca, la Commissione di Garanzia L. 146/90 indica (oggi revocato) nel proprio link uno sciopero per il personale di macchina e di terra del settore cargo Nazionale OrSA, anziché uno sciopero per tutta (e non solo PdM) Trenitalia (come indicato nella proclamazione prot. 141 del 22 giugno, (che non indicava il personale di terra cargo).

Restando ai fatti poteva accadere che il personale cargo che re era in diritto di farlo, mentre chi lo avrebbe fatto (PdM Treper la Commissione di Garanzia.

Forse vi è stato un errore nella proclamazione, forse un errore della Commissione, il fatto sta che dal 22 giugno nessuno evidenziato il fatto, né ai lavoratori né alla Commissione stessa, ma grazie allo sciopero della Mobilità proclamato per lo stesso giorno tutto è a posto, «tutti potranno scioperare!»



non sapeva di scioperanitalia tutto) non lo era re nella trascrizione da degli addetti ai lavori ha

Carmine Curcio

APPALTI FERROVIARI

Da sempre uniamo il Paese

È questo il nuovo motto delle Ferrovie dello Stato (*Italiane*): *Da sempre uniamo il Paese*.

In effetti qualcosa di vero c'è; pensate che perfino regioni distanti come la Calabria e il Friuli Venezia Giulia hanno qualcosa in comune: le gare d'appalto per i servizi di pulizia, per i quali è stato previsto un numero di addetti di molto inferiore al necessario, così da creare una condizione di appalto assolutamente non in linea con il servizio da svolgere. Così le ditte che si sono aggiudicate l'appalto hanno richiesto di poter assumere solo il numero di lavoratori previsti nel contratto di appalto.

Decine di lavoratori, già impiegati dalle ditte uscenti, si sono trovati con il rischio di perdere il posto di lavoro.

Questo accade in realtà completamente differenti come la Calabria e il Friuli Venezia Giulia.

Abbiamo "unito" il Paese!

Ma non finisce qui; dopo proteste, anche lunghe ed estenuanti, in FVG le maestranze hanno ottenuto di assumere tutti i lavoratori già impiegati in precedenza nel lotto della Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale. Col risultato che due giorni dopo essere stati assunti, si sono ritrovati tutti in Cig a circa 3 ore, lavorando cioè poco più di 4 ore e mezza al giorno e rimanendo a casa per le restanti. Paga quasi dimezzata.

Senza tralasciare il fatto che gli stipendi di giugno sono arrivati con 25 giorni di ritardo. E quelli di luglio ancora si stanno facendo aspettare (pagamento al 10 del mese...).

Il tutto in nome della produttività e del risparmio (60 giorni senza stipendio sono un risparmio!).

W. B.

AUDIZIONE

USB alla IX Commissione Trasporti

Di seguito pubblichiamo la memoria inviata alla IX Commissione Trasporti in seguito all'audizione del 5 luglio scorso, di cui avevamo già parlato sul precedente numero di CF.



Nel merito degli argomenti del programma dell'audizione del 05/07/2011 la nostra organizzazione ritiene di dover sintetizzare, in questa breve memoria, alcuni aspetti.

Le trasformazioni, inerenti le liberalizzazioni già attuate e quelle riferibili al periodo futuro accennato nella presentazione del programma dell'audizione, non ci forniscono dati confortanti nell'attualità e per lo sviluppo a venire.

I dati che riferiscono dell'andamento del trasporto nel settore maggiormente interessato dall'ingresso dei vettori privati, quello delle merci, sono in sofferenza e non mostrano segni di ripresa anche a fronte degli ultimi interventi attuati.

La modifica dell'equipaggio treno e del mansionario degli operatori, operata a novembre dello scorso anno, non ha portato nel semestre successivo di osservazione i risultati cercati (- 2% delle merci trasportate), dimostrando che pensando di agire solo e unicamente sul costo del lavoro in termini di fattore umano non è la risposta al problema.

Altri interventi vanno sperimentati e riguardano l'azione di un ente che dovrà avere il compito istituzionale di regolare il trasporto nella composizione delle sue molteplici forme, con la garanzia degli interessi

primari nell'adozione di regole e norme quali: salvaguardia degli interessi della collettività a fronte di ricavi e profitti di singoli o di gruppi ristretti, ricerca di una mobilità sostenibile per gli scenari che si configureranno nel breve e medio periodo, protezione dell'ambiente e riduzione delle emissioni imputabili al traffico privato ed al trasporto su gomma di merci, recupero del territorio sottratto con interventi di gestione dei flussi di persone e cose, non pianificati.

Veniamo quindi alla nostra richiesta per il legislatore: un intervento globale di riordino del settore dei trasporti che coinvolga diversi aspetti non trascurabili dell'economia e della programmazione del Paese.

Un rassetto da parte governativa di un settore in una strategia complessiva, che tenga presente le trasformazioni proposte dalla attuale crisi economica e che sostenga un modello di sviluppo sostenibile, con le risorse disponibili e con le riserve energetiche a disposizione oggi e a quali costi domani.

In questa chiave di lettura l'ingresso di privati nel settore della mobilità di persone e cose non potrebbe essere ammesso se non a condizioni e regole ben definite, anche se normato da una regola comunitaria.

Fra queste l'abolizione di concorrenza fra vettori (aerei vs treni) che portano ad investimenti ridondanti che sottraggono energie ad altri versanti dello stesso comparto.

Sul versante delle scelte politiche e sindacali registriamo un pericoloso e ormai allarmante sbandamento, con vettori privati che operano sul ferro con contratti di tutt'altra natura, aventi un unico obiettivo, quello di abbattere a qualsiasi prezzo il costo del lavoro, con il risultato di aver innescato un fenomeno di dumping fra società e fra comparti.

Le modifiche intervenute negli ultimi anni non saranno foriere di positivi sviluppi ma, diversamente, ci porteranno ad emulare modelli di trasporto che non rappresentano di certo esempi vincenti, come quello britannico, sembrando gli stessi, piuttosto, strade da evitare, soprattutto se analizziamo il problema anche in termini di sicurezza per chi lavora e per chi viene trasportato. Proprio da parte della CEE veniva considerato, come necessario, un periodo di tempo per armonizzare i vari regolamenti da recepire e le stesse norme già esistenti in materia di sicurezza per ogni paese.

Il disastro di Viareggio ha posto in drammatica evidenza come alcune politiche affidate alla sola fredda logica della speculazione economica, e non verificate nella realtà, possano letteralmente esplodere in tutta la loro pericolosità.

Un primato dello Stato e di un suo ente regolatore doveva essere imposto a più largo spettro soprattutto nella fase dell'ingresso dei privati nel comparto, specialmente in tutte quelle variabili costituenti il termine ultimo della sicurezza nel trasporto su ferro.

Uno Stato che paga, attraverso noi tutti, i costi di trasformazione dal regime monopolistico a quello di un presunto libero mercato, perché comunque spenderà e continuerà a corrispondere in termini di rete, a fronte di guadagni che dovremo verificare quali contributi porteranno al settore, deve mantenere, in ogni caso, il controllo certo della strategia del settore, in termini politici, di organizzazione e di spese certe.

Se stringiamo il campo di osservazione sul trasporto ad Alta Velocità e su quello Regionale non possiamo che confermare la nota già espressa in merito ad un regime possibile di trasporto nel rispetto del diritto di mobilità di tutti. Questo porta a chiedere di non strangolare i treni di chi viaggia quotidianamente (e che non possiamo neanche immaginare di riconsegnare alla gomma) a favore di un pezzo di quello che rappresenta il prodotto finito del trasporto ferroviario, seppur quello più redditizio per gli operatori privati. Il ruolo di servizio sociale, sempre espresso dalla ferrovia in tutta la sua storia, non può essere dimenticato; soprattutto in questa congiuntura economica.

Nella definizione di questo genere di trasporto, quello esteso e diffuso soprattutto verso ceti meno abbienti, dobbiamo ricordare come la pianificazione e la programmazione, sporadica e non costante, del trasporto locale ha spesso incontrato l'ultima grande espansione urbanistica dei grandi centri italiani non mancando di ridefinire la rendita fondiaria e del patrimonio edilizio cittadino, semplicemente scegliendo di intervenire su una direttrice o addirittura su una singola stazione o fermata della linea.

Addirittura in alcuni casi si assiste all'intervento sul vettore ferroviario per effettuare un risanamento del tessuto urbano ormai danneggiato da una politica urbanistica inesistente o priva di programma: proprio quei caratteri che andavamo ricercando nella definizione di un intervento da parte del legislatore, arbitro naturale di quella interazione fra leve di un meccanismo più generale del Paese, che legano in maniera indissolubile i trasporti all'intera economia ed alle scelte politiche connesse. Scelte che devono rappresentare gli interessi più ampi della popolazione, della collettività, prima del profitto di pochi.

USB Settore Trasporti

EUROPA

Il progetto TEN n. 1

A fronte delle ultime liberalizzazioni promesse e concesse dall'attuale governo, europeo e nazionale, ripercorriamo i primi passaggi avvenuti in ferrovia con un'analisi del mondo della Cargo che ha sperimentato in anteprima l'ingresso dei privati in questo settore del trasporto su ferro. Si "smontava" Roma Smistamento e Napoli Smistamento per fare dal nulla lo scalo di Marcianise, ideale collegamento verso Gioia Tauro e un ipotetico piano di rilancio attraverso interporti e vettori diversificati (Trenitalia più privati).

È notizia di poco tempo fa della dismissione di Gioia Tauro; e Marcianise che fine ha fatto?

Lo scalo riprenda la sua normale funzionalità.

Lo scalo ferroviario di Maddaloni-Marcianise ha un'area di circa 1,5 milioni di mq; sono stati scavati per le bonifiche dei piani di posa e per l'apertura della sede ferroviaria 4 milioni di mc di terra, sono stati riportati 4,5 milioni di mc di terra selezionata, fabbricati a servizio dello scalo per circa 190.000 mc e posti in opera 200.000 mc di calcestruzzo e 16.500 tonnellate di acciaio. Con oltre 50



binari di ricevimento/partenza si arriva a 65 km di binari lineari per le linee esterne, 93 Km per il piazzale - della capacità di 4700 carri/giorno - per un totale di 158 km di binari. Un impianto altamente specializzato in grado di seguire la manipolazione dei materiali per treni merci con grande rapidità, con elevata affidabilità e a costi molto ridotti. L'impianto ferroviario di Maddaloni-Marcianise è stato progettato con l'intento di soddisfare questi requisiti, unico scalo di smistamento di questo livello nel Sud e uno dei primi in Europa per potenzialità e tecnologia per la "attività di smistamento" che può contare su un celere sistema di collegamento con le principali direttrici ferroviarie Nord-Sud shuntando completamente le già intasate stazioni di Napoli e Caserta. Ecco, a poco più di quindici anni dalla sua inaugurazione, lo scalo è ridotto a qualche binario in esercizio per giunta con una limitazione di velocità a 10 km/h. I macchinisti, vista da mesi la latitanza di tutti gli addetti ai lavori (comprese le OOSS che concordano ben altre situazioni care soltanto all'azienda), preoccupati anche da qualche voce di un'eventuale chiusura dell'impianto, con ben 78 firme (quorum abbondantemente superato) insieme alla RSU hanno sottoscritto e protocollato un documento di massima attenzione affinché tutto lo scalo riprenda la sua normale funzionalità d'esercizio implicito, non solo per la sicurezza dei lavoratori ma anche per la sua capacità e potenzialità, che può dare allo sviluppo del traffico merci su rotaia ridotto ai minimi storici soprattutto in Italia. Non dimenticando che questo scalo insiste sul corridoio TEN n. 1 Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Palermo, tanto caro all'Europa per lo sviluppo del trasporto merci e viaggiatori.

Carmine Curcio

REALTÀ LAVORATIVA

La Sala Operativa Regionale

Nel Lazio è un vero dilemma la comunicazione con la sede operativa regionale, specie in tempi di calura estiva, o quando i rigori dell'inverno fiaccano le migliori intenzioni, della nostra azienda, di fare un servizio decente, in linea con il contratto di servizio concordato con l'ente pubblico regionale.

D'altronde le cause esterne, per le ricadute negative degli eventi meteorologici, sono previsti anche da quell'accordo appena citato, ma i pesanti risvolti determinati da neve, pioggia, eccessiva temperatura non si possono quantificare a priori, anche perché spesso può accadere che un mezzo di servizio offra il fianco proprio a queste problematiche, che in certe circostanze non inciderebbero più di tanto, ma la situazione del parco macchine è quella che è, ed allora anche il minimo inconveniente può dar vita ad un effetto domino, prostrante maggiormente la regolarità del trasporto.

In questi giorni, nella nostra regione, il caldo è davvero l'ago della bilancia della situazione, tanto è che il personale si stizzisce regolarmente dovendo fare i conti con un'avaria antipatica quanto stressante, quella dei condizionatori che vanno in avaria in costanza quotidiana, inducendo i colleghi più solerti a contattare la sala operativa regionale (SOR), al fine di porre rimedio ad un inconveniente che, sistematicamente, falcidia le corse ferroviarie, filtrando i treni in movimento come una lenta clessidra, a danno dei già accaldata utenti che, a loro volta, non sanno se è meglio viaggiare in condizioni al limite della sopportazione umana, ovvero attendere un improbabile avvicendamento del materiale fatiscante.

In questa logica del dubbio si inserisce, per l'appunto, l'operato della sala operativa che, in tutti i modi possibili, cerca di mettere riparo ad una situazione immediatamente difficile.

Se l'anomalia viene rimossa, con l'intervento del tecnico di stazione, allora si può sperare nell'orario e nella qualità del viaggio, altrimenti...altrimenti partono gli M40, e qui sta il dramma, in quanto, nel merito, c'è tutta una filosofia su come vanno emesse queste comunicazioni, e tutti si elevano al grado di docenti con tesi esaustive nel merito, definite in linea con le vigenti normative, dimentichi, al di là della bontà di queste, che le stesse vanno comunicate, poi, proprio alla sala operativa e se l'aria è calda per i treni lo è, allo stesso modo, anche per le linee telefoniche, ed in attesa della comunicazione, comunque, bisogna operare, avendo il fiato sul collo dei viaggiatori arrabbiati, per il ripetersi del disagio, mentre l'orario di partenza si avvicina sempre di più.

Proprio per ciò, nel Lazio, non sono infrequenti incomprensioni allorquando, finalmente, si riesce a parlare con il responsabile di turno della sala, il quale, non avendo il polso della situazione reale, a livello di binario, cerca in tutti i modi di provvedere alla sostituzione del materiale il prima possibile, ma difficilmente nell'immediato, perché ne è del tutto impossibilitato, iniziando una tesa quanto snervante trattativa con il capotreno.

In questi casi, mentre le certezze vacillano, bisognerebbe mostrare criterio da parte di tutti, ma non è propriamente facile in quanto la situazione diventa subito al calor bianco, proprio perché tutti tirano dalla propria parte.

Una considerazione di fondo, in ogni caso, va fatta, in quanto non c'è M 40 che tenga se dall'altra parte non c'è una volontà di ricezione di problematiche imminenti, ed allora da parte del CT, uomo solo tra tanta gente, bisognerebbe cercare i segni profondi di una cultura ferroviaria vilipesa ad ogni piè sospinto e non più in auge come filosofia lavorativa, espediente assai opportuno per trovare, nell'attimo fuggente, la lucidità di ponderare bene la situazione, e se è in pericolo la sicurezza o la salute del personale o dei trasportati è meglio ricordarsi che, in caso di malore per cause inerenti, nella fattispecie, il mancato condizionamento delle vetture, il preposto per legge è proprio lui che ne risponderà, in seguito, in solido.

Fermarsi un attimo in più, mentre la pentola è in bollore, per ricordarsi di questo aspetto legale è importante ed, in casi estremi, aiuta a riposizionare gerarchicamente il da farsi, anche perché non è sterile sapienza perseguire la sicurezza in generale, che resta l'unità di misura di un ruolo cardanico, per il trasporto ferroviario, come quello del CT, ed in tempi di approssimazione dilagante, non è certo poco.

Luigi Corini

SICUREZZA

Lettera aperta ai senatori

Cittadini Senatori Musso, Menardi, Baldini, Gallo, Camber, Gallone, Giordano, Bornacin, Zanetta, Fistarol, Butti.

[...]

Dalla vostra mozione [*Mozioni sul servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza, 28 giugno 2011, ndr*] leggo:

“...omissis... le imprese ferroviarie private, tuttavia, non riescono ad esprimere pienamente le proprie potenzialità in quanto si trovano a dover affrontare quotidianamente una serie di duri ostacoli che ne mettono fortemente in discussione la crescita e lo sviluppo, tra cui:

...omissis...

3) il quadro normativo che regola il settore, non omogeneo con il resto d'Europa, in quanto diverse regole sono presenti solo in Italia, come la permanente impossibilità dell'adozione dell'agente solo, nonostante gli enormi investimenti in sistemi di sicurezza effettuati sulla rete negli ultimi anni;

...omissis...”

Cittadini Senatori, Vi ricordo che purtroppo da un po' di anni anche in Italia tantissimi treni vengono condotti dall'agente solo.

Da Cittadino macchinista che conduce treni da quasi 30 anni vi informo che l'attività lavorativa dei treni condotti dal macchinista solo risulta “potenzialmente pericolosa”, riguardo anche alla tutela della salute e della sicurezza, sia degli operatori a bordo treno che degli utenti del servizio pubblico ferroviario.

Voi come Cittadini Senatori, mentre lavorate al Senato, in caso di un Vostro malore improvviso sicuramente potrete “fruire” di un tempestivo soccorso. Gli operatori del 118 arriverebbero al Senato senza “insormontabili difficoltà”.

Credo che anche i Cittadini Macchinisti, se dovessero accusare un malore improvviso durante la propria prestazione lavorativa, debbano fruire dello stesso tempestivo soccorso.

Purtroppo spesso volte il Legislatore tutela i propri diritti, risultando a volte molto “distratto” riguardo ai diritti di altri cittadini.

Se un “Macchinista Unico/Solo” durante la condotta del treno fosse colto da malore improvviso in una galleria, su un viadotto, su linee ferroviarie inaccessibili alle auto ecc, come verrebbe soccorso e in quanto tempo?

Se ci fosse la concomitanza del malore del “Macchinista Unico/Solo” e del malore di qualche viaggiatore in tali circostanze come si organizza il soccorso?

Se ci fosse la concomitanza del malore del “Macchinista Unico/Solo” e un'avaria alla locomotiva in galleria, su un viadotto ecc, il capotreno che non sa né condurre il treno né operare sul Mezzo di Trazione, come “gestirebbe” il tutto e magari anche eventuali crisi di panico dei viaggiatori?

TALI DOMANDE NON POSSONO ESSERE PIÙ INEVASE.

L'esigenza di avere un unico macchinista alla condotta del treno è dettata dalla necessità di avere più concorrenza?

Di dare alle Imprese Ferroviarie, sia pubbliche che private, più competitività?

Le regole della concorrenza e della competitività possono “Forzare” Diritti inalienabili e indisponibili?

Qui non si tratta di essere i custodi del Tempio, di difendere privilegi inesistenti. Si tratta dell'inalienabile Diritto alla salute di ogni Macchinista Unico/Solo durante l'attività lavorativa che, nella fattispecie, diventa inevitabilmente un “Diritto Collettivo”.

Una “Magistratura attenta e sensibile” sta indagando sulla problematica suddetta.

Ma la Magistratura non può/deve SUPPLIRE alla “distrazione” della Politica, almeno di quella Politica con la P maiuscola, della Politica del “buon senso”.

Buonanotte

Giuseppe Grillo, RLS OrSA

Per chi non conoscesse “Peppone”, l'autore della lettera qui riprodotta, ricordiamo che è RLS del personale di condotta del trasporto regionale Piemonte (quindi di tutti i lavoratori dell'unità produttiva in cui è stato eletto e non solo di quelli dell'OrSA come la sua firma potrebbe far pensare).

Deve la sua popolarità alle svariate campagne per la sicurezza sui luoghi di lavoro intraprese nei molti anni in cui si è dedicato alla materia.

L'equipaggio treno (agente solo) è solo l'ultimo dei temi affrontati e su cui è riuscito a ottenere brillanti risultati che ci auguriamo siano di aiuto nelle lotte per la difesa della salute di chi lavora sui treni non solo dell'OrSA, non solo del Piemonte o del trasporto regionale ma di tutti i macchinisti d'Italia. - la Redazione

Pillole & Agenzie

Riassetto in Friuli Venezia Giulia

Regione e RFI-Rete ferroviaria italiana sigleranno un'apposita convenzione per avviare le attività di studio e di progettazione dell'"anello" metropolitano e delle infrastrutture ferroviarie (ritenute ancora necessarie) previste nel progetto Ue "AdriaA/Accessibilità e sviluppo per il rilancio dell'area dell'Adriatico interno".

La Giunta regionale, su proposta dell'assessore alla Viabilità e Trasporti

La TAV secondo Burlando

"Non parlo da ligure, ma penso che la Tav sia un'operazione senza senso. Il

Il TAR non ferma il TAV

No alla sospensione del cantiere della Torino-Lione alla Maddalena di Chiomonte. Lo ha deciso oggi [14 luglio,

Nasce BUSITALIA

Si chiamerà "BUSITALIA – SITA Nord Srl" la nuova società di trasporto pubblico locale del Gruppo FS, interamente partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane, nata dalla cessazione

Baggio: siamo giunti al culmine

"Siamo giunti al culmine: non solo Trenitalia taglia liberamente alcune corse su linee ferroviarie molto frequentate, ma non da' nessun preavviso né alcuna comunicazione valida

A Bologna arriva il PIC

In Emilia Romagna, per tutta l'estate, la manutenzione degli impianti non avverrà solo nelle officine di Trenitalia, durante la sosta dei convogli, ma anche sui binari. È stato riscontrato infatti che alcuni malfunzionamenti sono in realtà dovuti a guasti che possono

Rincari in Lombardia

La Regione Lombardia ha approvato la delibera che prevede gli adeguamenti

Riccardo Riccardi, ha infatti approvato oggi lo schema di convenzione che sarà sottoscritta a breve con RFI, che dovrà concludere il suo lavoro entro il luglio del prossimo anno.

L'anello consiste nei collegamenti tra Trieste e le città slovene di Nova Gorica e Capodistria, oltre che alla riqualificazione dell'attuale linea di cintura, in galleria, per permettere il trasporto anche dei viaggiatori.

"Stiamo gettando le basi per creare, attraverso le Ferrovie Udine-Cividale, quel nucleo di impresa ferroviaria regionale, quella FVG Treni in grado di trainare veramente tutto il comparto della logistica regionale". Tren-

rischio in Val Susa è che le violenze facciano passare in secondo piano le ragioni di chi protesta". È quanto ha dichiarato Claudio Burlando, ex mini-

ndr] il Tar del Lazio non ravvisando la necessità di bloccare i lavori per il tunnel geognostico della nuova linea ad alta velocità in attesa della discussione nel merito del ricorso presenta-

della joint venture con il socio privato (ex Sita - Sogin).



delle soppressioni effettuate, costringendo a vane attese pendolari e viaggiatori, i quali per lavoro o studio devono usufruire quotidianamente del treno". Lo afferma, in una nota, il consigliere regionale della Lega Nord Luca Baggio, che invita l'assessore alla

essere risolti rapidamente nelle stazioni, da squadre di tecnici specializzati. Tutti i giorni, dalle 7:30 alle 17:30, la squadra PIC - Pronto Intervento Clima - sarà presente nella stazione di Bologna Centrale.

menti tariffari relativi ai costi del trasporto pubblico locale. L'aumento sarà pari al 9,09 per cento, dunque sotto la soglia del 20 per cento previ-

tacine nuovi carri "pianale" per il trasporto di container e casse mobili sono stati acquistati dalle Ferrovie Udine-Cividale (FUC) e saranno disponibili all'inizio del prossimo anno. FUC (società interamente partecipata dalla Regione Friuli Venezia Giulia) ha firmato il relativo contratto di fornitura con l'azienda polacca EKK. La consegna dei primi 20 carri pianale da 90 piedi è programmata per metà novembre 2011, mentre i restanti 15 carri, da 60 piedi, con una possibile opzione per altri 10, entreranno a far parte del parco rotabile della Udine-Cividale due mesi più tardi.

stro dei Trasporti ed oggi presidente della Regione Liguria.

to dai legali dei No Tav che contestano la legittimità della delibera Cipe che autorizza il cantiere di Chiomonte.

La "nuova" Società conta circa mille dipendenti, ha in dotazione 700 autobus, e nel 2010 ha percorso 33 milioni di chilometri e ha trasportato oltre 22 milioni di passeggeri.

viabilità Renato Chisso a intervenire in merito ai disagi causati dalla cancellazione senza avviso, nelle giornate di martedì 12 e mercoledì 13 luglio, del convoglio 11007 diretto a Venezia Santa Lucia, con partenza dalla stazione di Conegliano.



sta nella delibera 1204 del 29 dicembre scorso.

Legambiente: "Il monopolista regionale non è la risposta alle esigenze dei pendolari"

Nel decennio trascorso le risorse pubbliche trasferite al trasporto ferroviario sono cresciute più che proporzionalmente rispetto all'offerta. I 233 milioni di euro spesi nel 2001 da Stato e Regione diventati 376 nel 2010 con un aumento del 61%. In pratica, è come se su ogni cittadino lombardo pesassero 40 euro di "tassa ferroviaria", come risorse prelevate dal gettito fiscale. Nello stesso periodo le società ferroviarie si sono unificate in un unico monopolio a diretto controllo regionale, producendo un aumento di offerta di servizi molto minore delle entrate derivanti da contributi pubblici e da tariffe, a loro volta aumentate del 51%: 30 punti più dell'inflazione registrata.

"Sono esplosi i costi per effetto di una

Investire sul trasporto su gomma

Il Ministro dell'Economia Giulio Tremonti ha firmato il Decreto che mette a disposizione 130 milioni di euro destinati agli sconti sui pedaggi autostradali per le aziende dell'autotra-

Presto anche Trento avrà la sua fetta di Trenitalia

Provincia autonoma di Trento, tramite Trentino Trasporti, e Gruppo Ferrovie dello Stato daranno vita, entro la metà del 2012, ad una società mista per la gestione del traffico ferroviario

Arrivano 24 nuovi treni in Veneto

Saranno 24 i nuovi treni acquistati dalla Regione del Veneto tramite la controllata Sistemi Territoriali S.p.A.,

Anita: insostenibile il trasporto delle merci pericolose su gomma

I costi di esercizio e le richieste da parte dei committenti di revisione dei prezzi al ribasso sono diventati insostenibili per le imprese che trasportano su strada merci pericolose in conto terzi. Questo è il grido d'allarme che ANITA, l'Associazione che riuni-

gestione sempre più monopolista dei due vettori ferroviari (FS e FNM) trasformati in unica concentrazione societaria con TRENORD – afferma Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente Lombardia – ma il servizio continua a non compiere quel salto di qualità diventato un'esigenza sempre più impellente: il ritardo ferroviario è la vera emergenza su cui la Lombardia dovrebbe concentrare i suoi sforzi, per migliorare l'infrastruttura e ridurre le inefficienze e gli sprechi avvicinandoci agli standard delle regioni europee simili a noi per densità di popolazione e produzione industriale".

Questi dati rendono inaccettabile la decisione di aumentare il costo dei biglietti: le tariffe lombarde sono elevate rispetto alla qualità del servizio offerto, anche nel confronto, a parità di reddito pro-capite, con il resto d'Europa. Certo, la copertura dei costi

sporto." Con queste risorse - sottolinea in una nota il sottosegretario ai Trasporti Giachino - sono già 360 i milioni messi a disposizione dalla Finanziaria 2011 per un settore importantissimo per la nostra economia che, come è noto, viaggia al 90% su strada".

regionale, in particolare della linea della Valsugana. L'accordo è stato raggiunto oggi [27 luglio, ndr] a Roma in un incontro tra il presidente della Provincia, Lorenzo Dellai, il vicepresidente e assessore ai trasporti Alberto Pacher e l'amministratore delegato del Gruppo FS Mauro Moretti, affian-

da destinare al trasporto ferroviario locale. La Giunta regionale, su iniziativa dell'assessore alle politiche della mobilità Renato Chisso, ha infatti deciso destinare all'acquisto di ulteriori due convogli completi la metà del contri-

sce le imprese più grandi di autotrasporto in Italia e che rappresenta il 60% dei grandi operatori che trasportano merci pericolose (prodotti petroliferi e chimici), rivolge ai rappresentanti del Governo e della Commitenza affinché prendano atto dello stato di agitazione delle imprese del settore.

Un comparto ad alto rischio che include materie solide e liquide infiam-

con le tariffe è bassa, ma non perché sono basse le tariffe, bensì perché sono elevati i costi di produzione dei servizi ferroviari. "L'aumento tariffario tanto caro a Cattaneo finirà con l'allontanare utenti dal servizio pubblico e produrre un beneficio finanziario minore delle attese – dichiara Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia – ma soprattutto, se non si mette mano alle prestazioni, non farà che alimentare le inefficienze del sistema. La Lombardia deve darsi altri obiettivi, coerenti con le politiche di lotta all'inquinamento, alla congestione stradale e alle emissioni di CO2: il miglioramento del servizio deve passare da un aumento di efficienza entro un obiettivo di raddoppio degli utenti del trasporto collettivo, spostando flussi di mobilità dalla strada alla ferrovia".

Legambiente Lombardia

Gli sconti sono scaglionati per tipologia di veicolo e sono tanto più alti quanto più i veicoli sono moderni e meno inquinanti (Euro 5).

Per quanto riguarda i mezzi Euro 0 ed Euro 1, infatti, non sono previsti sconti per pedaggi autostradali.

cato dalla responsabile degli assetti societari del gruppo, Morgante. Alla futura società mista saranno affidati, in particolare, il servizio e la linea ferroviaria della Valsugana ma anche il servizio ferroviario sulla linea del Brennero, attualmente gestito da Trenitalia.

buto statale 2009 a sostegno del trasporto locale, per un totale di €6.350.195,50, integrando il finanziamento regionale dedicato al programma di acquisto di nuovo materiale rotabile.

mabili (nella misura del 76%), gas (15%), materie corrosive (7%), tossiche (0,8%), prodotti soggetti ad esplosione, radioattivi, infettanti, soggetti ad accensione spontanea o a sprigionamento di gas infiammabili (nella percentuale del 1,2%).