

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
Sciopero generale del 27 gennaio	3
Ricognizione	4
Maltempo	5
Liberalizzazioni.....	5
RSU DTP 18 Roma/1	7
RSU DTP 18 Roma/2	8
Lavoro, OCSE	9
Novità	9
Agente Solo	10
Pillole & Agenzie	11
Link.....	13

visita www.cronacheferroviarie.com/!

EDITORIALE

Sciopero generale, manifestazione nazionale

40.000 persone a Roma. Molti di più ad aver incrociato le braccia in tutta Italia. Questi alcuni numeri dello sciopero generale dei sindacati di base del 27 gennaio.

Noi abbiamo partecipato alla manifestazione romana, dando il nostro contributo come ferrovieri al malesere dei lavoratori italiani, oppressi da manovre sempre più a favore della finanza e sempre meno a favore delle persone.

Come dice il nostro redattore *Corini*, intervistato da RAI3 durante la manifestazione: *“I conti il professore li deve fare bene, e non sulle spalle degli italiani, e questo è fondamentale. Le liberalizzazioni non sono liberalizzazioni, ma sono privatizzazioni. È una cosa ben differente, e soprattutto molto pericolosa.”*¹

In ferrovia ne sappiamo qualcosa di liberalizzazioni, ma soprattutto di privatizzazioni. Ad esempio anche noi conosciamo il **blocco dei salari** degli ultimi 4 anni. Anche noi conosciamo il **blocco del ricambio del personale**. Anche noi conosciamo l'**aumento di produttività**.

Ora questo Governo si propone di aumentare ulteriormente la **pressione fiscale** e la **flessibilità lavorativa**, in ogni sua forma, anche attraverso: **licenziamenti facili** - senza obbligo di riassunzione in caso di illegittimità (!), **aumento dell'età di pensionamento** con eliminazione di buona parte delle categorie usuranti, pensioni calcolate in base al metodo **contributivo**, istituzionalizzazione del **dumping contrattuale** per le aziende ferroviarie, **deroghe** peggiorative nei contratti aziendali e introduzione della **stima dei sovraccosti necessari per garantire i livelli di sicurezza** superiori a quelli minimi nelle ferrovie².

Contro tutto questo abbiamo manifestato a Roma.

la Redazione

¹ <http://youtu.be/WGjbpfcVz88>

² art. 53, c. 3 del D.l. 24 gennaio 2012, n. 1



SCIOPERO GENERALE DEL 27 GENNAIO**27 gennaio sciopero difficile, ma giusto**

Pubblichiamo questo intervento di Giorgio Cremaschi - membro del Comitato Centrale della Fiom - del 25 gennaio:

Il 27 gennaio sciopera una parte rilevante del sindacalismo di base. È uno sciopero difficile, perché con questa crisi la perdita di una giornata di lavoro è sempre un costo pesantissimo per chi lavora. Ma è uno sciopero giusto perché il mondo del lavoro non può continuare ad accettare o a subire l'aggressione ai suoi diritti.

Le ragioni immediate dello sciopero, a mio parere, sono almeno tre.

La prima è il massacro sulle pensioni che, in nome dei giovani, ha portato l'età pensionabile, prima di tutto proprio per i giovani, alla soglia dei settanta anni.

In secondo luogo tutte le misure della manovra economica del governo stanno colpendo le condizioni sociali e di vita di chi lavora, che vede ridotti i propri redditi, mentre il futuro è ancor più minacciato dalla recessione in arrivo, causata anche dalle manovre restrittive dei governi Monti e Berlusconi.

In terzo luogo, con l'ultimo decreto sulle liberalizzazioni, il governo Monti si è schierato armi e bagagli con Marchionne e la sua linea di distruzione del contratto nazionale. Lo ha fatto proprio per la materia di sua competenza, infatti ha stabilito per decreto che il trasporto pubblico non sarà più soggetto ai contratti nazionali, e quindi ha dato il via libera ai contratti low cost, sia nelle ferrovie, sia nel trasporto locale. Cosa questa che neppure il governo Berlusconi, autore dell'articolo 8 sulle deroghe contrattuali, si era sognato di fare.

Ora si apre il tavolo in cui, secondo Monti, il sindacato dovrebbe affrontare "senza tabù" la questione dell'articolo 18, cioè cominciare a rinunciare. Ci sono quindi molte ragioni immediatamente sindacali che portano alla necessità di uno sciopero generale contro le scelte di questo governo. Ma ce n'è anche una di significato più vasto, che è bene non trascurare. Il governo Monti, si dice, ha un grande consenso di opinione pubblica. Questa è una parziale verità e una sostanziale mistificazione. Infatti, chi afferma questo, dimentica di dire che il governo Monti ha il consenso di oltre il 90% del Parlamento, del Presidente della Repubblica, del 98% della carta stampata e del 100% delle grandi televisioni. Di fronte a questo consenso di regime enorme, il consenso reale nell'opinione pubblica del governo non raggiunge il 60%. C'è quindi una parte enorme del paese che non condivide le scelte del governo, nonostante il sostegno istituzionale e mediatico enorme che esso raccoglie.

Di fronte a tutto questo è compito di chiunque creda nei diritti, nella democrazia, nell'uguaglianza sociale, scendere in lotta per non lasciare campo libero a una protesta populista, reazionaria, xenofoba. Non parliamo affatto dei tassisti o degli autotrasportatori. La loro protesta ha sicuramente degli elementi di ambiguità, ma parte da un'indignazione comprensibile. Non si può sostenere realmente che la crisi economica si risolve aumentando le licenze per i taxi o per le farmacie. Questo è un vero e proprio depistaggio propagandistico, che fa parte di quella campagna

ideologica che cancella le ragioni reali della crisi, il debito, l'usura della finanza internazionale, le politiche restrittive invece che quelle espansive di bilancio, la distruzione del pubblico. Invece si dà la colpa ai tassisti, come nel film Johnny Stecchino si spiegava al protagonista che il problema di Palermo era il traffico.

Ecco, contro questo depistaggio occorre che scenda in campo il movimento sindacale e democratico e lo sciopero del 27 è un primo segnale di una mobilitazione necessaria.

Poi seguirà la manifestazione della Fiom dell'11 febbraio e le iniziative proposte a tutti i movimenti di lotta per marzo dal movimento No Debito. Si tratta di scendere in piazza per affermare un'idea di uscita dalla crisi opposta, sia a quella del capitalismo delle multinazionali, di cui il governo è interprete, sia a quella del populismo reazionario, agitata in particolare dalla Lega Nord. Si tratta, cioè, di difendere il lavoro e la democrazia. Dovrebbero farlo anche Cgil, Cisl e Uil, invece che farsi imprigionare in una trattativa in perdita sul mercato del lavoro. Se però i grandi sindacati confederali non lo fanno non è per questo giusto rimanere a casa. Bene quindi lo sciopero del 27 e tutte le lotte che portano e porteranno i diritti del lavoro e la democrazia in piazza.

Giorgio Cremaschi

RICOGNIZIONE

Contratto uguale per tutti! Anzi, no.

Se a metà **novembre** dello scorso anno qualcuno vi avesse chiesto chi avreste preferito come Primo Ministro del Governo Italiano, tra **Berlusconi** e **Monti**, a chi avreste accordato la vostra preferenza? Ed ora?

Per un ferroviere attento la risposta potrebbe non essere così scontata. Già, perché con la **manovra di agosto**, veniva introdotto l'obbligo all'applicazione del contratto di settore per tutte le imprese ferroviarie. Ne avevamo riferito sul n. 10/2011 di Cf³.

Ora già si discute di eliminarla, senza che sia mai stata realmente applicata, e si rilancia pure! In un'orgia di liberalismo, ora si punta a scorporare RFI dal Gruppo FSI. Il tutto in nome della **concorrenza**, del **liberalismo** e del **profitto**.

Traduciamo: concorrenza significa che **tu** prenderai di meno. Liberalismo significa che **tu** non avrai più il posto di lavoro sicuro. Profitto non **tu**o ma dei grassi finanziari.

La privatizzazione funziona così: lo Stato investe, crea infrastrutture e servizi. Poi un bel giorno *ci si inventa* che regalando i tesori dello Stato ai privati, tutto funzionerà meglio. Il privato per diversi anni si arricchisce a spese della collettività. Poi, quando la situazione diventa insostenibile, lo Stato è costretto a riassorbire le infrastrutture ed i servizi in perdita.

Noi ci perdiamo 3 volte. Dobbiamo **pagare** per il *primo investimento*. Dobbiamo **pagare** una seconda volta *per il servizio*, quando viene regalato ai privati. E dobbiamo **pagare** una terza volta per poter *tornare in possesso* di quanto c'è stato sottratto, dopo che il privato ha concluso la razzia.

I ferrovieri dovrebbero sapere meglio di chiunque altro come nacquero le Ferrovie dello Stato, nel 1905. Il sistema delle ferrovie private stava diventando insostenibile principalmente per: **costo** (elevato), **sicurezza** (scarsa) e **servizio** (inefficiente).

Pensate che il XXI secolo abbia portato saggezza all'uomo e quello che accadeva oltre cent'anni fa' non si ripeterà? Allora non avete letto lo scorso numero di Cronache ferroviarie...

Manuel Balbi

³ http://www.cronacheferroviarie.com/numeri/2011/cronache_ferroviarie_10_2011.pdf

MALTEMPO

Mezza Italia ferma

Durante il periodo invernale i vecchi ferrovieri ricordano manutentori che con i cannelli riscaldavano gli scambi, locomotori con gli striscianti rompi-ghiaccio dedicati alla pulizia della linea aerea di contatto, addirittura carri sgombera neve. Oggi la privatizzazione ci ha portato via tutto ciò e a farne le spese, sorpresa sorpresa, sono anche quei servizi lussuosi e strapagati sui quali puntano le aziende private.

Un compito manutentivo e preventivo così strategico delle FS ora è stato 'esternalizzato' a Protezione civile e Vigili del Fuoco.

Di seguito parte dei comunicati del Gruppo FSI sul caso eclatante del IC 615 del 1° febbraio, dove i viaggiatori sono rimasti per 7 ore privi di riscaldamento, fermi in linea in attesa di soccorsi:

Impossibilità di captare energia dalla linea elettrica a causa della spessa formazione di ghiaccio attorno al cavo di alimentazione aerea dovuta alla bassissima temperatura è il motivo del blocco in linea dell'Intercity 615, fermo per 6 ore.

Il convoglio si è fermato attorno alle 15.00 a Villaselva, sulla linea Bologna-Rimini.

Il locomotore di soccorso che è stato inviato da Trenitalia non ha potuto raggiungere l'IC 615 a causa della spessa coltre di neve che si era nel frattempo depositata sui binari.

È stato quindi necessario chiedere l'intervento della Protezione civile e dei Vigili del Fuoco per dare assistenza ai viaggiatori e collaborare con i tecnici di RFI per ripristinare le condizioni di percorribilità dell'infrastruttura.

Verificata l'impossibilità di utilizzare il locomotore elettrico di soccorso, da Bologna è stato inviato un locomotore diesel che alle 20.15 circa si è agganciato al convoglio per il successivo trasferimento a Forlì. ...

Il treno Intercity 615 è arrivato alle 21.40 nella stazione di Forlì.

Di ben altra portata le notizie che sono giunte in tempo reale attraverso Twitter dai viaggiatori con il tag #trenoforlicesena - scrive @ClarinetMal_: «Fermi in mezzo alla neve dalle 14.40, senza riscaldamento, e devono pure pagare 4 euro per un panino stantio. #trenoforlicesena #vergogna», scrive @peachfra: «Sms incazzato di amico su #trenoforlicesena: "#Trenitalia ancora non mi rilascia, sono passate 7 ore e 20 minuti e dovevo metterci 1 ora"», scrive anche @rondinerosa: «dalle 14:30 alle 21:45 fermi a villa selva sul #trenoforlicesena è stata un'odissea. se sapete come si può fare ricorso fatemi sapere!!!».

Intanto Trenitalia comunica le condizioni per i rimborsi: per i ritardi dai 60 ai 119 minuti si avrà diritto al 25% del prezzo del biglietto, con ritardi dai 120 ai 239 minuti riceveranno il 50% mentre chi ha viaggiato con più di 240 minuti (4 ore!) di ritardo riceverà un'indennità pari al 100% di quanto pagato.

la Redazione

LIBERALIZZAZIONI

Si liberalizza

La cura Monti è appena all'inizio e già ha lasciato l'amaro in bocca a tanti italiani, considerato il coro di lamentele che accompagnano l'agire deciso di un personaggio che nel tempo è diventato un'autorità nel

mondo delle banche, conosciute tanto bene da aver compreso di dover fare cassa con istantanea sollecitudine, come primo intervento correttivo quale premier nazionale.

Alla ripresa dei lavori, dopo le dimesse feste natalizie, il capo del governo, pieno di gentili premure, ha continuato con la sua politica di dispiaceri ad ampio spettro, tesa a cambiare il mondo economico nazionale per l'incombente crisi strutturale, andando a toccare anche il cosmo ferroviario sopra al quale, nel momento in cui ancora non sono stati sciolti i dubbi sulle modalità per andare in quiescenza per i suoi dipendenti, aleggiano neri avvoltoi, che in nome della liberalizzazione intendono accaparrarsi pezzi pregiati di questa nostra ferrovia che perderà molto presto l'attributo di italiana.

Lo stesso garante dell'antitrust, d'altronde, è arrivato a suggerire di favorire l'ingresso dei privati nei nostri servizi, come ha riportato Repubblica il 9 gennaio u.s, e guarda il caso il fideiussore statale dei diritti degli utenti, indica proprio il trasporto locale come primo target da centrare per chi ha voglia di fare spesa in questo settore dei trasporti, arrivando, addirittura, a proporre dei premi, in termini di risorse pubbliche, per quelle amministrazioni regionali che decideranno di non rinnovare per altri 6 anni l'affidamento diretto con FS.

Senza temere di essere smentito il mallevadore ha rafforzato la sua tesi affermando che la disponibilità del materiale rotabile, già al momento della gara, non costituisce un requisito di partecipazione.

Chapeau!

Più chiaro di così non si poteva, perché è lo stato che ha formalizzato la spartizione del monopolio di Villa Patrizi, ed incomprensioni in termini, adesso, non ci potranno più essere.

Ora la corsa è ufficialmente aperta ed in breve tempo le vesti del Nazareno saranno spartite, con ampio beneficio di quanti, nutrendo sentimenti algidi, vorranno fare profitto su un servizio cardanico per la socialità, che non potrà prevedere rami secchi ma che contemplerà soltanto un trasporto remunerativo.

Parimenti il contenimento dei costi sarà la prima regola da seguire nelle amministrazioni che si andranno a costituire, e questa politica sarà fondata sulla limitazione del numero dei dipendenti, specie quelli di non esercizio, mentre tutto il pregresso, e stiamo parlando di diritti, sarà ridiscusso ampiamente, nella speranza che i margini di sicurezza, nell'area operativa, vengano rispettati e non mortificati per effetto appunto della limitazione delle spese, perché alla fine i bilanci dovranno quadrare secondo logica d'impresa.

Si arruoleranno, in tal maniera, delle forze fresche da inserire nei quadri e nei reparti societari, potendo pescare nel mare magnum della globalizzazione, dove il personale può essere selezionato in differenti latitudini per ovvia convenienza.

Di questo passo si economizzerà anche sulle professionalità dei nuovi assunti, tanto basta poco per portare un treno o per scortarlo, e gli eletti saranno scelti tra coloro i quali non godono degli effetti della sindacalizzazione, arcano timore necessariamente da non procrastinare perché antieconomico e deleterio per la malleabilità dei dipendenti, i quali più ignoreranno quanto di loro spettanza, in tema di diritti, più saranno disposti a compromessi, con ampio plauso di chi gestirà l'economia di queste new entry che non imporranno neppure i lunghi e barbosi corsi di formazione, quegli stessi che hanno forgiato generazioni di ferrovieri e poi, all'atto pratico, i risultati si vedranno, come è stato per la Concordia.

In questo quadro, che d'insieme ha poco, le stesse distanze ferroviarie tra le varie realtà locali si ampliaranno a dismisura, tornando a cifre chilometriche che non staranno più al passo con i tempi, in quanto ogni azienda difficilmente si armonizzerà con quelle più prossime, ingenerando una dissonanza cacofonica nel coro dei consensi, che ben presto passeranno di speranza in amarezza.

Domani, con le liberalizzazioni tanto agognate da un governo senza colore, ma riempito di giusto orgoglio di casta, si apriranno questi nuovi scenari che dovranno essere digeriti da un popolo intero, stanco per essere stanco di dover subire da chi impone regole solo agli altri, e questo in nome del santo profitto, che è la cecità progressiva di questo secolo fortemente contraddittorio, precipitato nell'abisso di una decadenza irreversibile.

Luigi Corini

RSU DTP 18 ROMA/1

Rilevazione delle presenze

Ogni anno RFI deve presentare i piani di attività per il settore manutenzione infrastruttura per verificare l'adeguatezza della consistenza organica rispetto alla manutenzione da effettuare sulla rete, successivamente deve contrattare le prestazioni notturne nell'ambito di ogni DTP in quanto il CCNL non prevede attività notturne per il settore se non con un accordo tra le parti.

Il problema fondamentale che l'effettuazione dei turni mattutini e successiva notte determinano un riposo giornaliero di 11 ore - come previsto dal D.Lgs. 66/03 - che si tramuta per la società in un prestazione mattutina di appena 4 ore con tutti i risvolti negativi sulla produzione che risulta essere particolarmente ridotta. Siccome attraverso la trattativa si può derogare fino a un riposo minimo di 8 ore (con particolari salvaguardie che la legge impone agli effetti sulla sicurezza) RFI ha sempre ottenuto il minimo del riposo a 8 ore (tranne nel 2011 a 10 ore per effetto di una denuncia degli RLS) ed essendo tali accordi valevoli anno per anno ha già manifestato il rinnovo della richiesta ovviamente con le stesse metodologie passate e quindi quanto spetta in diritto ai lavoratori viene eluso vista anche l'inerzia se non il collaborazionismo delle OO.SS.. USB sta verificando il danno ricevuto dai lavoratori per valutare cause seriali del caso. La materia è molto delicata in quanto agenti operano con riposi al netto degli spostamenti inferiori a 6 ore giornalieri, determinando un alto rischio di infortuni che nel nostro settore sono spesso fatali.



la volontà di rispettare le diffide in essere sulla programmazione ed effettuazione delle prestazioni notturne.

Le OOSS e la RSU si sono dichiarate insoddisfatte di tale risposta e hanno rifiutato di concordare una data per il proseguo del confronto.

In relazione allo stato delle cose e alla luce delle posizioni già assunte ufficialmente da RSU e OOSS gli scriventi ritengono sussistere le condizioni per un'azione di denuncia ex art. 28 L.300 per comportamento antisindacale, azione che darebbe un chiaro segnale alla dirigenza aziendale sulla tassatività del dettato di cui all'articolato contrattuale sulle Relazioni Industriali e circa la volontà sindacale di riequilibrare i pesi sui tavoli di trattativa, oggi sbilanciati in modo preoccupante dalla parte datoriale.

Ritenendo oggi più che mai fondamentale il coinvolgimento dei lavoratori nel frangente del confronto aziendale, gli scriventi auspicano la compatta volontà delle componenti sindacali (OOSS/RSU) di promuovere assemblee sugli impianti al fine di rafforzare l'efficacia delle iniziative di lotta in corso (blocco

L'atteso incontro tra le parti del 9 gennaio 2011 per la definizione delle problematiche riguardanti l'istituzione del nuovo sistema rilevazione presenze, si è concluso con un nulla di fatto.

La parte sindacale è giunta a questo appuntamento forte delle posizioni già assunte con la revoca degli accordi in essere e di diffida alla programmazione ed effettuazione di attività da svolgersi in orari diversi da quelli contrattualmente previsti per la prestazione unica giornaliera diurna.

A fronte delle diverse criticità, espresse dalle OOSS e dalle RSU intervenute, anche sulla base delle indicazioni raccolte tra i lavoratori, la dirigenza aziendale ha dichiarato una generica presa d'atto e manifestato l'interesse ad un successivo incontro in cui discutere, contestualmente ai temi in questione, anche della programmazione delle attività di manutenzione previa presentazione dei Piani di Attività ma, cosa fondamentale, non fornendo per il transitorio alcuna assicurazione circa

delle prestazioni notturne) oltreché nella previsione dell'apertura del confronto sui Piani di Attività 2012, occasione da non perdere, riaffermando la validità e l'esigibilità dell'Accordo Nazionale di settore maggio 2004, per riappropriarsi degli strumenti per una vera contrattazione sulle ricadute, occupazionali e nei carichi di lavoro, dell'organizzazione delle attività di manutenzione nella DTP di Roma.

Membri RSU DTP 18 Roma
Domenico Testa - Stefano Pennacchietti

RSU DTP 18 ROMA/2

Il fuoco di paglia

Il fuoco di paglia brucia svelto e con una gran fiammata, ma non lascia braci non scalda e non vi si può cucinare nulla: insomma è un fatto fine a se stesso... o a qualche "doppio-fine".

La rottura delle relazioni industriali nella DTP Roma continua a restare il giallo di quest'inizio anno: a fronte di una montagna di problematiche irrisolte, e di fatto rimosse da dirigenza aziendale e OOSS, siamo praticamente bloccati da un mese e mezzo nell'impossibilità di chiedere conto alla società delle gravi ripercussioni che le scelte operate negli ultimi anni stanno producendo sul quotidiano dei ferrovieri di questa Direzione: carenza di personale e delle figure professionali necessarie allo svolgimento delle attività come da contratto e accordi di settore; carenza di adeguate risorse strumentali degli impianti; azzeramento degli strumenti della contrattazione come individuati dall'accordo nazionale del 2004. Tutto questo ha prodotto il caos organizzativo in cui ogni giorno e ogni notte i ferrovieri della DTP Roma sono costretti a operare:

- con riposi minimi giornalieri e settimanali ridotti;
- un monte annuo di prestazioni notturne individuali che sfiora i limiti di legge e che dunque, pur essendo gravemente incidente su salute e sicurezza, non consente al lavoratore il beneficio delle tutele per il lavoro notturno;
- nastri di lavoro settimanali ormai fissi a 44 ore;
- costante impiego al di fuori degli impianti di appartenenza;
- sistematica variazione dei programmi di lavoro settimanali.

A consentire tutto questo anni di carta bianca di quelle stesse OOSS che oggi denunciano un generico degrado delle relazioni industriali e continuano a non dire cosa vogliono fare per risolvere i problemi del settore nella DTP Roma; dichiarano il blocco delle prestazioni notturne e poi chiudono gli occhi sulle decine di azioni messe in atto dalla società che ignorano e vanificano la mobilitazione in corso; lasciano al singolo lavoratore la gestione di una difficile conflittualità di cui finisce per sentirsi solo oggetto.

Prima che tutto torni ai "bei tempi del volemosse bbene", con la firma dell'ennesimo lasciapassare sindacale all'arbitrio datoriale, rendiamo noto che abbiamo in mano decine di M40 di comando per l'effettuazione di prestazioni notturne, emessi dai capi impianto in queste ultime settimane con motivazioni che riteniamo non rientranti tra quelle rese franche dalla dichiarazione di agitazione: siamo pronti a condividere con qualsiasi O.S. tale materiale al fine di aprire un'azione di denuncia per comportamento antisindacale verso quei dirigenti responsabili dei suddetti comandi.

Solo questo può dare il segno di una reale volontà ad avviare una nuova stagione di contrattazione aziendale, dove ognuno è pronto al suo ruolo e soprattutto dove i ferrovieri hanno voce in capitolo, perché altrimenti: il fuoco di paglia brucia svelto e con una gran fiammata, ma non lascia braci...

Membri RSU DTP 18 Roma
Domenico Testa - Stefano Pennacchietti

LAVORO, OCSE**Italia tra i paesi più flessibili**

E mentre in Italia si cerca un accordo tra esecutivo e parti sociali su lavoro e articolo 18, dall'OCSE arrivano dei dati che posizionano l'Italia tra i paesi più flessibili al mondo in ambito lavorativo e di 'licenziabilità'. Infatti secondo gli indici dell'OCSE, per un imprenditore italiano è molto più facile licenziare un dipendente di quanto non lo sia per un imprenditore di un qualunque altro paese europeo. L'indice di 'flessibilità per i lavoratori a tempo indeterminato si attesta infatti sull'1,77 - di molto al di sotto della media mondiale che è di 2,11⁴. È la Germania a detenere l'indice più alto - pari a 3,00. Infatti lo stato tedesco insieme a quelli del Nord sono i Paesi dove licenziare è molto difficile.

Con questa farsa dei nostri politici e sindacati (speriamo che non mollino la destrutturazione della legge 300) si corre il rischio di una «recessione del lavoro senza giusta causa».

L'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori, di cui tanto si è discusso dopo le parole del ministro Elsa Fornero, rispunta tra le priorità del Governo Monti, il quale ha intenzione di superare ogni ostacolo per modificarlo. Obiettivo è quello di recepire le direttive europee e rendere i licenziamenti meno difficili in tempi di crisi. Nel corso degli incontri con i sindacati e Confindustria il premier potrebbe, dunque, tirar fuori anche questo punto tanto spinoso e pare non accetterà veti da alcuna parte. "Siamo stati chiamati per fare queste cose - ha detto Monti - Dobbiamo farle anche senza l'accordo di tutti. Questo è il nostro compito altrimenti non ci avrebbero chiamati. Tra un anno ce ne andremo. E questa è pure la ragione per cui non possiamo accettare veti"⁵.

Carmine Curcio

NOVITÀ**Treni senza scorta**

A Roma, dal cambio turno invernale, è stata variata la composizione dei materiali che effettuano il servizio No Stop per Fiumicino Aeroporto: si è passati da 464 più 5 carrozze rewampizzate (160 km/h, 3 gradini di accesso e porta a un'anta: molto scomode per chi deve accedere con bagagli) a un convoglio composto da 2 treni Minuetto elettrici, affidati a un macchinista e un solo capotreno.

Capotreno che effettua il servizio sulla sola sezione di testa e che dovrebbe - il condizionale è d'obbligo vista la frequenza dei guasti - essere in telecomunicazione con la seconda sezione del treno, non comunicante con la prima, solo attraverso il citofono.

In caso di inconveniente o necessità i viaggiatori possono comunicare con il citofono dal Minuetto di coda con quello di testa; la comunicazione si attiva in cabina di guida e a quel punto il macchinista, compatibilmente con il servizio e comunque a treno fermo, deve richiamare il capotreno per la richiesta inviata dalla parte rimorchiata del convoglio e per la soluzione della necessità prospettata.

A questo punto, a seconda dello scenario che vogliamo prospettare, il personale di bordo (un solo capotreno, ripetiamolo) deve decidere se accedere alla parte in coda dalla piena linea, cioè scendendo sbloccando una porta del Minuetto di testa, facendo fuoriuscire la pedana per la discesa sulla massicciata, recarsi sulla seconda sezione e dall'esterno, con altezze variabili rispetto al tracciato ferroviario se rettilineo o in curva oppure su tratti con banchina percorribile o meno, azionare la stessa pedana e sbloccare la porta per l'accesso nella sezione di coda.

Ovviamente su un marciapiede di stazione a manovra sopra descritta si svolge con una maggiore tranquillità: se di tranquillità si può parlare quando si viene a creare un'anormalità su una parte del treno non per-

⁴ gli indicatori OCSE di tutela del lavoro sono indicatori sintetici del rigore di regolamento in materia di licenziamenti e l'utilizzo di contratti temporanei - http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=EPL_OV

⁵ <http://www.dazebaonews.it/primo-piano/item/7722-articolo-18-quant-errore-sui-quotidiani-e-quant-mistificazioni-fra-i-giuristi>

sonalmente scortata.

A questo si aggiunge che da dicembre 2011 a oggi si sono già verificati inconvenienti di servizio, investimenti in piena linea, caduta della linea aerea, richiesta di locomotiva di soccorso, interruzione della circolazione, che hanno messo a dura prova la tenuta del servizio e del personale.

A questo si aggiunge il cronico malfunzionamento del citofono a cui viene affidato tutto il sistema di sicurezza.

Questo ha portato a una serie di aggiustamenti, tramite disposizioni che si sono inquisite fra dicembre e i primi di gennaio, che hanno spostato la postazione del capotreno da una parte all'altra del convoglio e affidato a una serie misure, di ardua se non complessa effettuazione, la prosecuzione del servizio con il citofono in avaria; parliamo di valutare l'affollamento e di decidere di mettere fuori servizio un Minuetto trasferendo i viaggiatori, che a Roma Termini e Fiumicino Aeroporto, inevitabilmente si riversano sul treno non appena questo apre le porte e che non attendono di certo che il macchinista cambi banco e effettui la prova del citofono con il capotreno. A titolo di cronaca i cambi banco a Termini sono previsti in 12 minuti.

A Fiumicino Aeroporto 15 minuti.

A fronte di questo e delle segnalazioni ricevute da macchinisti e capotreno, è stata inoltrato una richiesta al Datore di Lavoro per la Valutazione del Rischio nella nuova lavorazione che si è definita con l'affidamento del servizio *Aeroporto No Stop* al complesso di due treni non comunicanti fra loro e scortati da un solo capotreno. Il riferimento è al rischio di soccorso per malore dell'unico macchinista, per caduta e scioglimenti del personale del treno a fronte della necessità di accedere alla sezione di coda in piena linea, per inconvenienti di servizio nella sezione di coda non scortata e per stress collegato alla nuova attività lavorativa che si discosta dal mansionario normalmente svolto dall'equipaggio treno soprattutto a fronte delle frequenti avarie riscontrate.

La coincidenza vuole che proprio in questi giorni da Savona viene la notizia che il servizio affidato un solo macchinista non si può effettuare in quell'area per il soccorso in tempi certi a causa delle simulazioni effettuate e che hanno dato riscontro negativo (*vedi comunicato successivo, ndr*).

Roberto Testa

AGENTE SOLO

La ASL 2 di Savona ha emesso la prima prescrizione!

Riceviamo dalla mailing-list di *macchinistisicuri* (www.macchinistisicuri.info) questo importante precedente e pubblichiamo:

Il 9 gennaio u.s. la ASL 2 di Savona ha emesso una prescrizione a carico della DR Liguria, obbligandola a garantire la presenza di due macchinisti a bordo dei treni percorrenti la tratta Savona - San Giuseppe di Cairo poiché lì è stata accertata la non tempestività del soccorso in caso di malore del macchinista "solo". Infatti, dopo una serie di verifiche, i tecnici ASL 2 di Savona, su mandato della Procura della Repubblica di Savona, sono giunti alla conclusione che non è sufficiente dotare il PdM di telefono e pacchetto di medicazione ai fini della garanzia del soccorso, anche alla luce dell'intempestività del soccorso stesso verificata nel corso di una esercitazione di emergenza eseguita in data 9 giugno 2011, in cui sono risultati eccessivi i tempi di primo soccorso, soprattutto in virtù di problematiche non eliminabili legate alla accessibilità della rete ferroviaria.

Anche se a qualcuno (soprattutto a quei sindacati che firmarono a cuor leggero l'accordo sull'Agente Solo) può sembrare preistoria, la ASL 2 di Savona ha chiaramente affermato che la soluzione, in questi casi, è il doppio macchinista!

Pillole & Agenzie

I “forconi” bloccano la Sicilia

Il Movimento dei Forconi⁶, Forza d'Urto e gli autotrasportatori dell'Aias hanno paralizzato per ben 7 ore⁷ le linee ferroviarie Palermo - Messina, Palermo - Catania e Palermo - Agrigento, stante l'occupazione della stazione di Santa Flavia il 17 gennaio. Il 19 gennaio bloccata per un'ora la stazione di Messina⁸.

I lavoratori ex Wagon Lits in corteo

Nuova protesta dei lavoratori della ex Wagon Lits a Torino, disoccupati dall'11 dicembre scorso. Questa mattina un gruppo di ex dipendenti del servizio treni notte di Trenitalia è partito in corteo dalla stazione di Porta nuova, dove resta allestito il presidio permanente da un mese, e ha percorso via Lagrange fino alla sede del Comune.

Davanti a Palazzo civico, mentre una delegazione è stata ricevuta dal sindaco Piero Fassino, alcuni manifestanti, vestiti con lenzuoli e maschere bianchi, hanno presidiato uno a fianco all'altro esibendo la scritta “Fantasmi dei treni notte”.

Fassino ha spedito questa mattina, insieme al primo cittadino di Milano Giuliano Pisapia, una lettera al ministro dei trasporti Corrado Passera e all'ad di Trenitalia Mauro Moretti per chiedere che non “venga eliminato il servizio dei treni notte e affinché si trovi una soluzione per i disoccupati”. “Siamo disponibili - ha detto Fassino - a concorrere a individuare le soluzioni necessarie. Il mio impegno, assunto già a dicembre, quando scrivemmo la prima lettera a Passera e Moretti, continua, a fianco di questi lavoratori. L'Italia è un paese stretto e lungo - ha proseguito Fassino - e ci sono lunghe percorrenze. Vanno garantiti i servizi che collegano Torino e Milano al Sud. Molti cittadini di queste due città vengono dal Mezzogiorno, quindi il servizio notturno è un'esigenza familiare non solo economica”.

La Puglia non è un binario morto¹⁰

Soppressioni dei convogli notturni, aumento dei prezzi e difficoltà a raggiungere il nord: dal 12 dicembre per i pugliesi viaggiare in treno è un incubo. Ora c'è la controffensiva istituzionale: dal governo alle azioni giudiziarie contro le Ferrovie.

“Questa è una questione pregiudiziale nel dialogo con il governo. Se Monti non ci ascolterà, addio. Il dialogo rischia di interrompersi”.

Guglielmo Minervini, l'assessore ai Trasporti della Regione Puglia,

non usa giri di parole. Contro quella che, da più parti, è stata definita “Trenitaglià, ora la guerra si fa a tutto campo.



Sindaci calabresi contro il taglio dei treni¹¹

Si è conclusa intorno nella prima mattina la manifestazione di protesta contro i tagli ai treni sulla linea ferroviaria ionica che era stata indetta dal Comune di Cirò Marina mercoledì 11 gennaio. Dopo lo stop di un treno una delegazione di sindaci è stata subito convocata in prefettura a Crotone.

⁶ Il Movimento dei Forconi è un'Associazione di agricoltori, pastori, allevatori stanchi del disinteresse e del maltrattamento da parte delle istituzioni - tratto dal profilo su Twitter @I_Forconi

⁷ <http://www.fsnews.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=af301aa559ce4310VgnVCM1000008916f90aRCRD>

⁸ <http://www.fsnews.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=b2d87600c56f4310VgnVCM1000008916f90aRCRD>

⁹ <http://www.rainews24.it/it/news.php?newsid=160516>

¹⁰ <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/01/10/puglia-binario-mortoparte-guerra-della-regione-contro-trenitalia/182812/>

¹¹ <http://www.ilcrotone.it/homepage/2012-01-11/protesta-contro-i-tagli-dei-treni-cirò-marina-sindaci-convocati-prefettura>

Roma Tiburtina

La nuova stazione di Roma Tiburtina, dopo essere stata inaugurata alla presenza del Presidente della Repubblica, resta tutt'ora chiusa per la ultimazione dei lavori.

Ci chiediamo come mai un'opera così importante, pubblicizzata senza economia di lavoro dei media vicini all'azienda, sia ancora inutilizzata, dopo che era stato sbandierato ai quattro venti il termine dei lavori di una struttura che rimane un modello di avanguardia ingegneristica del Gruppo FS.

Niente biglietti per il Leonard Express

La direzione commerciale ha sancito, con un ordine di servizio, la definitiva chiusura della vendita dei biglietti sottobordo al Leonardo Express, il convoglio che collega la Capitale all'aeroporto di Fiumicino. Nel numero precedente avevamo segnalato questa incongruenza, in quanto ancora non era stato fatto il passo formale per comunicare alla clientela l'impossibilità di potersi munire di biglietto al treno in partenza, ma la tempestività della nostra società è stata all'altezza della situazione ed ha saputo leggere la situazione in tempo reale, o quasi, ed ha emesso il comunicato a fine dicembre, mentre il nostro notiziario andava in stampa.

Adesso i viaggiatori che sono senza biglietto arrivano nei pressi del convoglio e devono correre ad acquistare il titolo di viaggio nei punti vendita autorizzati o presso le biglietterie automatiche.

Ironia della sorte

Dopo aver rispedito al mittente le accuse di razzismo per aver introdotto i 4 livelli di servizio sui treni Frecciarossa (con relativa impossibilità di passaggio da una classe all'altra durante il viaggio), la campagna mediatica di Trenitalia ha davvero fatto uno scivolone, del quale se n'è accorto pure il Guardian¹²: la famiglia di "neri" può viaggiare solo in 4ª classe. Ironia della sorte.

Ad ogni buon conto ora la campagna pubblicitaria è stata ritoccata, e in 4ª classe c'è finita la tipica famiglia italiana.

Solidarietà punita

Trenitalia avrebbe intenzione di punire i macchinisti che, transitando sotto la torre faro del binario 24 di Milano C.le, emettano dei fischi di solidarietà nei confronti dei tre lavoratori delle ex Wagon Lits da oltre un mese in presidio di protesta.

Österreich

Vienna - L'ad di ÖBB ha annunciato mercoledì un miliardo di tagli per gli investimenti nello sviluppo ferroviario, ma senza dilungarsi nei dettagli. Ma è già chiaro che nella lista di progetti di ÖBB-Infrastruktur rimarranno i tunnel miliardari, mentre saranno cancellati i progetti più piccoli come l'elettificazione del "Ramo di Marchegg", la tratta a Nord del Danubio da Vienna a Bratislava-Petralka, ritenuta urgente da ÖBB-Trasporto Merci già da una decina d'anni. Per quanto riguarda i tunnel del Brennero e di Koralpe, Kern ha parlato solo di una leggera riduzione della spesa, che renderà, però, i risultati molto meno efficaci. Si parla addirittura di una riduzione di capacità del 75%. I risparmi ai tunnel avrebbero un effetto irrisorio sul budget dei contributi annuali: si parla di 500 milioni di euro fino al 2016. Kern ha sottolineato che la realizzazione dei tunnel del Brennero, di Semmering e del Koralm sarebbe una decisione politica, riferendosi al contratto pubblico con l'Italia, sul cui mantenimento si sarebbe pronunciato anche il Premier italiano Mario Monti. Sui due miliardi di ÖBB destinati al risanamento del budget, mancherebbero ancora "solo" 250 milioni di euro. 750 arriverebbero entro il 2016 dalla fine dei prepen-

¹² <http://www.guardian.co.uk/world/2012/jan/04/trenitalia-racist-commercial-pulled>

sionamenti (525 milioni di euro), da una maggiore produzione di energia (145 milioni di euro) e dalla riduzione dei vantaggi per i dipendenti ÖBB per quanto riguarda i costi di viaggio (80 milioni). Inoltre, il risanamento di ÖBB funzionerebbe già meglio di quanto previsto. Del programma di risparmio di 500 milioni entro il 2015, sarebbe già stato raggiunto il 40%. La perdita operativa del 2011 dovrebbe essere di 28 milioni di euro, invece dei 49 milioni inizialmente previsti. Kern non vuole assolutamente ridurre i 626 milioni di euro di sovvenzioni al trasporto locale. Anche il solo 10% di riduzione di questa spesa causerebbe la necessità di rivedere il trasporto locale da Salisburgo alla Stiria¹³.

Aggiornamento delle pubblicazioni di servizio

Ritiro, lettura ed aggiornamento delle pubblicazioni di servizio (circolari, testi normativi...) distribuite da Trenitalia S.p.A. al personale di macchina, senza che questa indichi precisi spazi di tempo e di luogo, finalizzati al ritiro ed all'aggiornamento delle pubblicazioni, non possono comportare una sanzione disciplinare. La Sentenza n. 4817/2011 della Corte di Appello di Roma, sezione Lavoro, ha stabilito l'illegittimità della condotta datoriale di irrogazione di sanzione disciplinare ad un macchinista che aveva aggiornato le pubblicazioni invece che espletare la condotta¹⁴.

Abbonamento agevolato per i dipendenti romani

Arriva la prima iniziativa promossa dai Mobility Manager per sostenere, nel percorso casa – lavoro, soluzioni alternative all'uso del mezzo privato, sia favorendo l'utilizzo del trasporto pubblico, sia agevolando quanti già si servono di tale modalità di trasporto, più ecologica e sostenibile.

Grazie ad una convenzione sottoscritta con l'ATAC, tutti i dipendenti delle Società FS che hanno nominato un Mobility Manager (Ferrovie dello Stato Italiane, Centostazioni, Ferservizi, Italferr, FS Logistica, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani, Trenitalia) e che hanno sede di lavoro a Roma, potranno acquistare abbonamenti annuali scontati da 30 a 50 euro, grazie all'incentivo "Mobility Manager".

Per informazioni: lineadiretta.gruppofs.it oppure se non disponete di accesso potete scriverci una email, vi daremo tutte le informazioni necessarie.

Per non dimenticare

Il 27 gennaio 1992 un errore umano ha causato un disastro ferroviario in prossimità della fermata di Casabianca. Nell'occasione hanno trovato la morte 6 persone tra passeggeri e personale di servizio. Le oggettive responsabilità dell'incidente sono state chiare sin da subito, in quanto su una linea a semplice binario, per un impensabile equivoco, erano stati immessi nella circolazione, contemporaneamente, 2 treni, uno pari e l'altro dispari, e l'impatto è stato inevitabile. A 20 anni dal tragico evento la redazione di Cronache Ferroviarie vuole ricordare le vittime incolpevoli di una non voluta imprecisione umana, che si poteva evitare se la linea fosse stata dotata, già da allora, di dispositivi di sicurezza idonei a prevenire una simile eventualità. Alle povere vittime di allora va il nostro più sincero ricordo, ed ai loro familiari l'umana comprensione per chi ha perso un affetto in un modo così tragico quanto difficilmente pronosticabile.

Link

il Post - Venezia Santa Lucia

<http://www.ilpost.it/2012/01/15/protesta-ferrovieri-treni-notte/>

¹³ <http://www.fsnews.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=102e49bf07f4310VgnVCM1000008916f90aRCRD>

¹⁴ <http://www.diritto.net/blog-studio-braschi-manini/18514-spetta-a-trenitalia-spa-organizzare-le-attivita-di-aggiornamento-professionale-del-personale-di-condotta-dei-treni-lo-ha-stabilito-la-sentenza-48172011-della-corte-di-appello-di-roma.html>