



IN BREVE

1

CHI SIAMO

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

2

D & R

Se avete dei quesiti, o se volete segnalarci qualcosa, scriveteci all'indirizzo di posta elettronica: 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

La newsletter viene spedita tramite una pratica mailing list, in modo da ottenere contemporaneamente una ampia e veloce diffusione.

EDITORIALE

Ieri, oggi e domani

Gli ultimi accordi, fra cui la sottoscrizione dei 4 punti propedeutici al nuovo CCNL della Mobilità e le modifiche all'equipaggio treno, hanno visto spaccarsi il fronte delle OO. SS.

Chi non ha firmato è oggi contrastato, anche nel suo interno, da chi vorrebbe cancellare ogni voce di dissenso a un piano di totale riforma degli assetti che hanno retto, nel bene e nel male, le relazioni industriali con il Gruppo FS. Se i 4 punti che sono serviti a preparare la scrittura del nuovo CCNL hanno creato i presupposti per avvicinare le FS alla Fiat, la riforma degli equipaggi, e l'imminente ingresso del turno individuale (IVU) dovrà portare l'ultimo elemento di resistenza alla resa nei confronti della logica aziendale più vicina all'idea di *Marchionne* che a qualsivoglia modello industriale di riferimento (ferrovie francesi o tedesche solo per fare un esempio).

Piuttosto si insegue un modello "all'inglese" con forti e pesanti interventi di privatizzazioni che espongono a forti criticità le già stressate reti su ferro.

Alla fine dello scorso anno si erano levate da più parti le voci che chiedevano di non dare più fiducia e credito a coloro che avevano portato, con la loro arrendevolezza,

In questo numero:

POLITICA AZIENDALE	
<i>"Da sempre uniamo il Paese".....</i>	2
POLITICA SINDACALE	
<i>Scioperi, sindacati e concertazioni</i>	2
FONDO	
<i>Ferrovieri in estinzione</i>	3
SCIOPERI	
<i>Una proposta innovativa</i>	4
LICENZIAMENTI	
<i>Sostegno ai lavoratori licenziati dalla Cgil</i>	5
AZIENDA	
<i>Direzione Centrale Protezione Aziendale.....</i>	5
RFI	
<i>Una deriva preoccupante</i>	6
PILLOLE	
<i>La responsabilità penale del RSPP.....</i>	7
<i>Prescrizioni di movimento</i>	7
<i>M'esercito, non m'esercito, m'esercito.....</i>	7
<i>Libro Bianco dei Trasporti</i>	7
<i>Nasce Trenord.....</i>	8
<i>Festività 17 marzo 2011</i>	8

alla disfatta.

Questo appello conteneva, implicitamente, l'invito a sostenere chi non aveva firmato (ma solo per ciò che riguardava macchinisti e capitreno e non per i rimanenti ferrovieri assoggettati al nuovo contratto accettato nei punti preliminari) e oggi dovremmo ricordarcene nel momento in cui ci verrà svelato il nuovo modo di amministrare il lavoro (e la vita) dei ferrovieri.

la Redazione

POLITICA AZIENDALE

“Da sempre uniamo il Paese”

Lo slogan aziendale del Gruppo FS in quest'anno nel quale cade la ricorrenza del 150° anniversario dell'unità d'Italia è: *“Da sempre uniamo il Paese”*.

Probabilmente quello degli altri, perché il nostro Gruppo lavora per unire Francia, Germania e recentemente Repubblica Ceca.

È notizia del 14 aprile che sia stata inaugurata la Stazione Centrale di Praga alla presenza dei Presidenti *Napolitano* e *Klaus* e altri esponenti del Gruppo FS, recentemente rinnovata dalla società Grandi Stazioni attraverso delle controllate.

Dopo aver conquistato Francia e Germania, notizie che abbiamo riportato nei numeri scorsi di *Cronache ferroviarie*, ora il Gruppo FS continua a unire il Paese... degli altri. Abbandonando però porzioni del “nostro”.

Infatti è notizia del 16 apr-

le che: *«Il business dei viaggiatori in treno nelle piccole stazioni di provincia è antieconomico - secondo Moretti, che prosegue - Anche a Trieste state sperimentando la logica di mercato. Le piccole stazioni non sono redditizie. Le città medio-piccole non riescono a creare mercato perché non riescono ad attrarre sufficienti passeggeri»* (affermazioni tratte da: *Il Piccolo* del 16 aprile 2011, pag. 19).



Così, mentre il Gruppo investe soldoni in giro per il mondo, nei mercati redditizi, nel nostro Paese viene piano piano dismesso il servizio sociale, essenziale. D'altro canto ci chiediamo: *come potrà mai essere possibile attrarre il mercato in piccoli centri, se si abbandonano le infrastrutture, che dovrebbero essere garantite dallo Stato?*

Oggi il Gruppo FS, di fatto,

ad una assemblea nazionale. A sua volta essa dovrebbe eleggere/incaricare un comitato centrale per le lotte che si rendessero necessarie a raggiungere gli obiettivi approvati. È questa assemblea che garantisce se in tal giorno è opportuno o no fare sciopero, quali settori devono fare sciopero, ecc.

Riflettiamo su cosa scrissero *Huntington, Crozier* e *Watanuki* in *The Crisis of Democracy*:

“le richieste crescenti e le pressioni sui governi impongono una collaborazione maggiore. Potremmo escogitare mezzi per

esercita la pianificazione dei trasporti su rotaia, sottraendola ai Governi, pur tuttavia avendone il consenso.

Manuel Balbi

Poco prima di andare in “stampa” è giunto alla nostra attenzione un comunicato stampa del Gruppo FS, relativo alle vicende accennate nell'articolo, che riportiamo:

«Nessuna modifica e nessun ripensamento del progetto originario: l'Alta Capacità arriverà fino a Trieste e la realizzazione del tracciato avanzerà in coerenza con le risorse finanziarie disponibili.

Contrariamente a quanto sostenuto nel titolo di un articolo pubblicato oggi [29/04, ndr] dal quotidiano triestino Il Piccolo (“Tav a Venezia nel 2019, a Trieste mai”), Mauro Moretti, Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato, non ha mai affermato che l'Alta Velocità non arriverà a Trieste...

Per quanto riguarda infine l'Alta Velocità, Moretti ha spiegato che sulla linea si svolgeranno servizi a mercato, e quindi non si potrà mai avere una frequenza come quella sulla relazione Milano - Napoli, ma questa sarà coerente alla reale domanda di mobilità che l'area saprà esprimere.»

assicurarci sostegno e risorse... dai sindacati e dalle associazioni civiche”

Gli autori compresero che la forza radicale dei lavoratori faceva diminuire il potere di ottenere risultati agli imprenditori. A questo punto inventarono la concertazione. Scrissero infatti:

“[Essa] produce disaffezione da parte dei lavoratori, che non si riconoscono in quel processo burocratico e tendono a distanziarsene, e questo significa che più i sindacati accettano la concertazione più diventano deboli

e meno capaci di mobilitare i lavoratori, e di metter pressione sui governi”

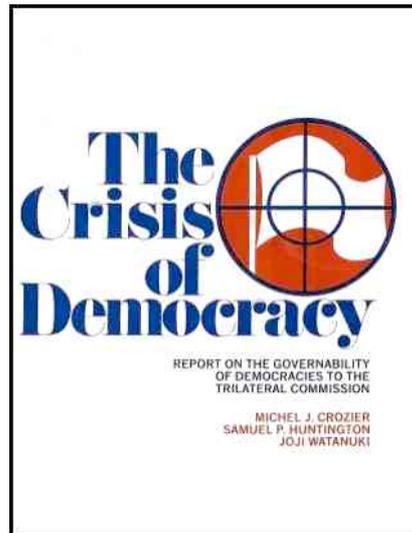
La concertazione nacque dunque per disabilitare i sindacati verso i lavoratori e per renderli utili alla controparte ad ottenere, se non in toto ma quasi, i risultati prefissati. E non era solo necessario cooptare i sindacati e chiuderli nella trappola della concertazione; bisognava anche inserire quelli più grossi e autoritari tra gli organi istituzionali dello Stato e delle Amministrazioni territoriali. Il motivo era chiaro:

“Se i sindacati sono disorganizzati, se i membri sono ribelli, se le rivendicazioni estreme e gli scioperi selvaggi sono frequenti, l'applicazione di una politica nazionale dei salari diventa impossibile... contribuendo all'indebolimento del

FONDO Ferrovieri in estinzione

I ferrovieri sono da un po' di tempo costantemente obbligati a sopportare accordi che i sindacati firmano. Anche la firma dell'accordo sul «Fondo di Sostegno» nel bel mezzo di un rinnovo contrattuale sembra una vera e propria “beffa”. Del resto se la logica è quella che vede l'Azienda fare e disfare le regole a proprio piacimento ed i sindacati continuare a sottoscrivere accordi favorevoli alla stessa, non bisogna meravigliarsi né del declino che ci attraversa né del continuo peggioramento delle condizioni di lavoro in cui ci si trova ad operare.

Governo (non dei lavoratori!, nda)”



Dunque ben venga il sindacato-corporazione, più facile da domare. Questi concetti raccolti tra gli scritti di pensatori ben pagati da coloro che vogliono governare il mondo è stato, come in un percorso prestampato, tutto ciò che è avvenuto poi, fino alla miserrima condizione

È d'obbligo sottolineare un paio di punti: il primo è che **l'Azienda sta attuando una deregolamentazione senza precedenti, con un abbassamento del costo del lavoro**; il secondo è che **il sindacato è pronto ad interpretare una figura ambigua, poiché sembra facilitare le cose più all'Azienda che ai lavoratori**, forse per trovare un suo ruolo nelle concertazioni.

Il Gruppo FS pertanto sta operando da anni una forte riduzione dei livelli occupazionali, circa centocinquanta addetti negli ultimi 25 anni, con un conseguente aggravio dei carichi di lavoro per chi resta. Questo è un dato accertato, ma quando que-

odierna dove i sindacati avallano riduzioni dei Diritti dei lavoratori ed hanno del tutto abbandonato il radicalismo necessario a impedire una tale sciagurata deriva. Una vera trattativa con i datori di lavoro, che sia un po' vantaggiosa per i lavoratori, ne consegue che possa derivare solo dalle loro lotte unificate a differenza della concertazione che, anche senza la loro forza alle spalle, “aiuta” i sindacalisti a sedere al medesimo tavolo (come dimostrato nella maggioranza delle volte!). A proposito di “vantaggi per i lavoratori”, l'attuale sciagurata avventura in Libia, con le inevitabili spese di guerra che ne conseguiranno, in che misura saranno per loro “concertate” e nel nostro futuro CCNL?

Andrea Acierno

Carmine Curcio

sto viene sottoscritto da un accordo nazionale «il Fondo» è ovvio che sancisca una condivisione che permetterà di mandare fuori il maggior numero di lavoratori possibile, **ignorando quindi le inevitabili conseguenze destinate a ricadere su tutti coloro che rimarranno.**

Questo non è stato un accordo per una nuova riorganizzazione, ma l'ennesima individuazione di addetti in esubero, ossia l'affermazione di un principio che, con la condivisione di sindacati ed azienda, permetta **la fuoriuscita di molti lavoratori a prescindere dalle reali esigenze produttive.** Si è creato un esubero di

massa da sembrare una “manna” caduta dal cielo per chi va via, ma sicuramente un “osso duro da rosicchiare” per coloro che resteranno.

Il Polifunzionale, l'Agente Solo, la chiusura di molti impianti, la riduzione dei treni destinati al trasporto universale, sono un aspetto di quanto detto; ed a peggiorare le cose è l'insistente richiesta di più produttività ai lavoratori a costo zero, senza riuscire a risolvere problematiche sul trasporto merci pubblico su rotaia, ormai ridotto al lumicino, peggiorato in Italia, più di ogni altra parte, dall'introduzioni delle liberalizzazioni e privatizzazioni ormai accettate da tutti gli addetti ai lavori. Bisogna correre ai ripari, riconquistare quei diritti sacrosanti ed allontanare quelle voci striscianti che promettono quella inverosimile stabilità costruita su condizioni sempre peggiori. Dalla firma dell'accordo del 15 maggio 2009 l'utilizzo delle prestazioni straordinarie del Fondo di Sostegno è stato progettato per l'eccedenze

SCIOPERI

Una proposta innovativa

Una proposta innovativa è giunta ai primi di aprile dalla giunta regionale del Lazio, il governatore della quale, Renata Polverini, ha rimarcato al management del Gruppo FS le pesanti ripercussioni dell'ultimo sciopero dei trasporti.

Quindi, non avendo perso lo smalto sindacale dei tempi migliori, la signora ne ha pensata una bella, proponendo ai nostri manager, per le prossime astensioni dal lavoro

dovute a:

I. chiusura impianti: Navigazione Civitavecchia, I.M.Ciclica S. Nicola di Melfi, I.M.Ciclica Catania;

II. minore esigenze nelle attività tecnico-amministrative del Gruppo FS;

III. sopraggiunta inidoneità alle attività di sicurezza e conseguente problematica di ricollocazione del personale del Gruppo FS;

IV. riduzione del traffico merci per tutto il personale della divisione Cargo.

In tutte le Aree ed in tutti i settori, su richiesta aziendale, le Parti si sono incontrate ed hanno concordato su un modello organizzativo che ha comportato un numero complessivo di lavoratori eccedenti che potevano accedere al Fondo Straordinario; in questo caso solo su base volontaria. Tutti i verbali di accordo sono passati al vaglio del Comitato Amministrativo Fondo di Sostegno Ferrovie che in due sedute, del 15 e 28 Febbraio 2011, ha approvato i progetti per la fuoriuscita

dei ferrovieri, di avere indietro, per le casse regionali, i soldi risparmiati dall'azienda per le ore non lavorate durante le proteste ricadenti nella sua giurisdizione.



dei ferrovieri dal mondo del lavoro.

Il totale dei lavoratori interessati al momento delle delibere è stato di 2.140 unità, così suddiviso:

I. Trenitalia:

I.a. Passeggeri N/I: 142 unità;

I.b. Passeggeri Regionale: 212 unità;

I.c. Corporate: 142 unità;

I.d. Direzione tecnica: 35 unità;

I.e. Cargo: 851 unità;

II. RFI: 644 unità;

III. Ferrovie dello Stato: 41 unità;

IV. Ferservizi: 73 unità.

Ricordiamo che la durata del Fondo è stata fissata in 10 anni dalla data di entrata in vigore del decreto di recepimento (25.06.2010), quindi possibili altre fuoriuscite del personale possono concretizzarsi nei prossimi mesi o anni.

Carmine Curcio

(articolo pubblicato anche sulla rivista Ancora In Marcia)

Ora questa sembra essere una notizia di quelle vere, e riscalderà, senza dubbio, qualche tavolo di trattativa politica, in quanto sembra, da quanto viene riportato, che qualcuno nella direzione romana del trasporto ferroviario abbia già storto il naso dopo essersi fatti i conti, perché questa proposta è un precedente pericoloso, dal quale potrebbero derivare altre richieste di differenti realtà locali.

Allora un risparmio sempre tenuto in debita considerazione dall'intero Gruppo di-

venterà un diritto d'altri, e da qui in poi qualcuno inizierà a dormire sonni meno tranquilli, dopo essersi a fatto convinto che in qualche modo un

LICENZIAMENTI

Sostegno ai lavoratori licenziati dalla Cgil

Oltre 30 lavoratori già dipendenti della Cgil, hanno intrapreso azioni legali nei confronti del proprio "datore di lavoro" che riguardano "lavoro nero, lavoro irregolare, mobbing, molestie, contratti atipici, licenziamenti per rappresaglia e ritorsioni, intermediazione illegittima di manodopera".

È evidente che se tali denunce fossero confermate emergerebbe un comportamento della Cgil a dir poco paradossale ed incoerente, anche se va ricordato a tutti che questa confederazione non ha certo mostrato evidente contrarietà rispetto alle leggi ed alle norme relative a precarietà/flessibilità del lavoro in entrata introdotte nel-

danno gli scioperi lo faranno realmente alle casse ferroviarie, anche se secondo parametri differenti dal pregresso, ed allora sarà bene essere più

l'ultimo decennio, a partire dal "Pacchetto Treu".

Come potrebbe giustificare tali comportamenti nei confronti dei propri dipendenti una organizzazione sindacale che oggi enuncia la sua aversità a precarietà e lavoro nero? Altrettanto incoerente sarebbe poi la partecipazione alla manifestazione del 9 aprile contro la precarietà e lo stesso sciopero del 6 maggio prossimo.

USB è al fianco dei lavoratori, sempre e comunque, anche di questi 30 e più lavoratori che intendono far valere i propri diritti e che per questo motivo si stanno battendo e stanno presidiando la sede nazionale della Cgil.

USB ritiene gravissimo il contesto nel quale si sta evolvendo la denuncia del Comitato Precari e Licenziati dalla Cgil e

accorti, in quanto i soldi costano a tutti.

USB Lazio

sostiene la richiesta dei lavoratori in lotta di essere ricevuti dal proprio "datore di lavoro" per ottenere risposte adeguate.

Ufficio Stampa USB



Immagine: articolo apparso sul quotidiano 'la Stampa' del 30 gennaio 2011 - fonte: licenziatidallacgil.blogspot.com

AZIENDA

Direzione Centrale Protezione Aziendale

Finalmente sono uscite le linee guida per la nostra Protezione Aziendale che, a firma dell'A.D. del Gruppo, ora hanno un paradigma a cui fare riferimento.

Infatti in data 6 aprile 2011 è stata emanata la disposizione organizzativa N° 52 con la quale si è delimitata l'area di responsabilità di questo corpo di protezione, indicando l'indirizzo progettuale nella sicurezza dei luoghi e delle attività industriali, nella tutela del patrimonio e via dicendo.

Con questo ordinamento si sono individuati anche altri compiti specifici del corpo interno di sorveglianza ed, in particolare, la gestione dei rapporti con la Polfer, la Polizia postale, la Protezione Civile, ecc. dovendo coinvolgere, alla bisogna, anche le competenti strutture societarie interessate.

Nelle criticità di esercizio, e non solo, questa struttura dovrà intervenire ed interfacciarsi con gli operatori del sistema, avendo anche il compito di salvaguardare la sicurezza informatica del Gruppo, la programmazione e la gestione delle attività di

ricevimento, il controllo accessi, ed il centro corrispondenza per il complesso direzionale di Villa Patrizi.

Tutto questo per dirla molto in breve, e per riassumere i tratti salienti di un'attività che diventerà sempre più capillare ed a più ampio spettro, in quanto, ai fini del supremo interesse della società, gli addetti in forza potranno, nel bene e nel male, mettere il naso un po' dappertutto, correndo la sicurezza più negli uffici ministeriali che sui binari.

I segreti industriali saranno, pertanto, l'epicentro dell'azione di questa vigilanza

interna, e così si tenteranno le sfide europee che il Gruppo raccoglierà, non limitandosi soltanto all'Europa, ma guardando anche in casa, dove si tenterà di limitare il raggio d'azione della compagnia di bandiera del trasporto aereo.

Bene, tutto qui e non è certamente poco, poiché oltre alla sostanza adesso c'è anche l'imprimatur della più alta

carica di Villa Patrizi che ha dato, finalmente, un assetto ad un organismo che ora dovrà essere ufficializzato pure a livello contrattuale, ed alla firma di quest'ultimo manca veramente poco.

Luigi Corini

Intanto che la sedicente *Protezione Aziendale* del Gruppo FS viene ufficializzata, chi gira la notte negli scali, nei depositi e lungo i binari di stazione, sente voci, vede ombre che si aggirano indisturbate. Barboni, homeless, clochard, senzateo e chi più ne ha più ne metta - senza dimenticare gli instancabili 'writers'. Ma a questa Azienda interessa più che vengano puniti i contraffattori di biglietti piuttosto che preservare stazioni e materiale rotabile?

RFI **Una deriva preoccupante**

La politica perpetrata da RFI nell'ambito della DTP Roma è sotto gli occhi di tutti: sono riusciti in meno di 5 anni a ridurre del 25% il personale dipendente, oltre 250 ferrovieri non sono inquadrati nel giusto profilo professionale spettante secondo l'organizzazione del lavoro prevista, molti impianti di produzione lavorano oramai secondo le esigenze aziendali fuori dalle loro giurisdizioni, i nastri lavorativi sono diventati incontrollabili determinando addirittura un orario di lavoro settimanale di oltre 44 ore che certo non è compatibile con la riduzione di personale, le relazioni industriali sono un sogno e la società discute di quello che gli è più congeniale disattendendo sistematicamente gli impegni sottoscritti.

I rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali Regionali sono diventati oramai notai delle scelte aziendali, senza capacità di interferire minimamente con la determinazione datoriale su temi che oltretutto avrebbero una forte attenzione da parte dei lavoratori che in tanti ancora si sentono appartenenti ad un

settore di proprietà pubblica e di pubblica utilità. Le continue disaffezioni che le OO.SS. incassano e la modesta rappresentatività che hanno tuttavia non li induce a cambiare posizione per ritornare tra i lavoratori e riconquistare insieme il terreno perduto per dare la giusta visibilità ad un settore strategico per FS.

Le assemblee che abbiamo deciso di svolgere come RSU in un primo momento hanno avuto un ostacolo inaspettato: le stesse OO.SS. regionali. Al momento sembra, visto anche il diritto contenuto nello Statuto dei Lavoratori, che la facoltà di indire assemblea sia tornata nella nostra (delle RSU) disponibilità dopo che in varie occasioni ci era stata maldestramente sottratta; ma purtroppo persiste il silenzio assordante delle OO.SS..

Il contatto con i lavoratori sta dimostrando quello che temevamo: un deserto sindacale che genera forte preoccupazione con un abbandono impressionante dei lavoratori da parte di chi li dovrebbe rappresentare. Ciò richiederebbe uno sforzo di presenza eccezionale che questi rappresentanti sindacali sembrano non vogliono intraprendere,

viste le enormi lacune sindacali che si registrano sui tavoli di trattativa e la malcelata volontà di estromettere la RSU della discussione con la società che certo predilige incontri esclusivi con le OO.SS. "di buona volontà" relegando di fatto le RSU fuori il sistema delle relazioni industriali.

Il Direttore della DTP di Roma subito dopo il suo insediamento, nel 2008, fece degli incontri con il personale dove ebbe a dire che lui stesso si sentiva "il sindacalista di tutti" e che le questioni si sarebbero risolte con il suo operato in quanto egli stesso avrebbe pensato a tutti; **tutto vero!!!** è riuscito in 3 anni a raggiungere obiettivi di efficienza ragguardevoli distruggendo quel tessuto sindacale già in difficoltà, utilizzando la forza lavoro a suo piacimento, contravvenendo alle più elementari norme contrattuali: sicuramente un buon manager (cosa di cui sicuramente l'azionista dovrà prendere atto) ma un pessimo sindacalista: ma del resto lui risponde all'Amministratore Delegato e non ai lavoratori.

Occorre quindi organizzare sul territorio una presenza sindacale capillare che sia tra i lavoratori e con i lavoratori,

ai ferrovieri non servono sindacati e sindacalisti fantasmi ma strutture di persone che

ragionino con loro sulle prospettive di rilancio dell'azione sindacale; il cosiddetto siste-

ma "Marchionne" da noi è già a buon punto.

RSU DTP Roma

Pillole

La responsabilità penale del RSPP

Sembra ormai, se pure fosse rimasto ancora qualche dubbio in merito, che la Corte di Cassazione abbia raggiunto con questa recentissima sentenza una posizione definitiva e ben chiara circa la individuazione delle responsabilità penali del responsabile del servizio di prevenzione e protezione (RSPP) nel caso di un infortunio occorso ad un lavoratore presso una azienda nella quale lo stesso svolge la

Prescrizioni di movimento

Siamo venuti a sapere che a breve entrerà in sperimentazione un sistema

M'esercito, non m'esercito, m'esercito...

Riportiamo brevemente la notizia di un'esercitazione, che non doveva essere un'esercitazione, ma è stata un'esercitazione...



Riassumiamo: alcuni RLS della Divisione Passeggeri di Trenitalia vengono a

Libro Bianco dei Trasporti

È stato approvato il **Libro Bianco dei Trasporti 2011** dalla Comunità Europea, con relativa tabella di che fissa l'elenco delle quaranta iniziative strategiche intese a rivoluzionare, entro il 2050, il sistema europeo dei trasporti, incrementandone la competitività e la mobilità e riducendo le emissioni di carbonio. Un ulteriore obiettivo fondamentale che si prefigge, è quello di ridurre la dipendenza dei trasporti dal petrolio senza sacrificarne l'efficienza.

propria attività prevenzionistica. Se il RSPP, per **imperizia, negligenza, imprudenza o inosservanze di legge e discipline**, abbia trascurato di segnalare una situazione di rischio o anche abbia solo dato un suggerimento sbagliato inducendo così il datore di lavoro ad omettere l'adozione di una doverosa misura prevenzionale, risponde insieme a questi dell'evento dannoso derivatone essendo a lui ascrivibile un titolo di colpa professionale che può assumere un carattere anche addirittura esclusivo.

È altresì consolidato ormai un altro principio che discende dalla lettura di questa stessa sentenza e cioè quello

informatizzato per la stampa delle prescrizioni di movimento. In pratica Rfi invierà ai computer di Trenitalia le prescrizioni di movimento, che da

sapere, in maniera ufficiosa, che l'Azienda si stava preparando per l'8-9 aprile ad effettuare un'esercitazione in galleria sulla linea AV/AC Bologna-Firenze e protestano formalmente (in quanto non sono stati interpellati come previsto dalla legge) scrivendo ai Responsabili delle Unità Produttive *Frecciarossa* e *Frecciargento* il giorno 7 aprile. I responsabili delle "freccie" - *Granieri* e *Caposciutti* - rispondono per iscritto il giorno successivo, dicendo che l'iniziativa sarebbe servita solamente per la raccolta di materiale didattico da utilizzare durante i corsi di formazione in aula.

La sera del 9 aprile è lo stesso ufficio

Al cuore della tabella di marcia però, vi è la realizzazione di uno spazio unico europeo dei trasporti nelle sue tre coniugazioni - per cielo, per terra e per mare - che faciliti gli spostamenti di persone e merci, riduca i costi e migliori la sostenibilità.

Tre sono le linee guida che pensano di adottare per la realizzazione di questi obiettivi:

1. Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili.

A tale proposito la Commissione

secondo il quale è ininfluenza che il RSPP non sia destinatario di sanzioni per violazioni di norme in materia di salute e di sicurezza sul lavoro e che non abbia potere di intervento diretto nell'adozione delle misure prevenzionali per il rispetto delle norme di sicurezza essendo lo stesso di competenza del datore di lavoro che rimane comunque il primo garante della salute e sicurezza dei lavoratori.

Gerardo Porreca

<http://www.puntosicuro.it/it/ps/view/la-cassazione-sulla-responsabilità-penale-del-rspp-art-10609.php>

questa verranno stampate, senza che vi sia la consegna da parte del DM. Inizio sperimentazione a breve e regime entro giugno a Roma Termini.

stampa del Gruppo FS ad informarci che è stata realizzata un'esercitazione nella galleria Vaglia per formare il personale di RFI e Trenitalia.



Le immagini, tratte dal sito **FSNews**, riportano alcuni momenti dell'esercitazione.

Europea auspica per i trasporti urbani il dimezzamento entro il 2030, e l'eliminazione completa entro il 2050, delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali.

Per quanto riguarda invece il settore aereo, è previsto che entro il 2050 venga utilizzato il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio.

2. Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico.

Per ottenere questo la commissione

europea ritiene necessario che venga realizzata una rete essenziale e multimodale di infrastrutture strategiche grazie all'impiego di tecnologie che permettano di migliorare spostamenti urbani, interurbani e a lunga percorrenza, attraverso la pianificazione multimodale degli itinerari e l'emissione integrata dei biglietti di viaggio.

3. Migliorare l'efficienza dei trasporti

Nasce Trenord



Dall'alleanza paritetica tra **Trenitalia** e **Gruppo FNM** è oggi [29/04, ndr] nato ufficialmente in Lombardia il primo e più grande operatore italiano specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro.

Giunge così a compimento il processo di unificazione tra LeNORD, l'operatore ferroviario del Gruppo FNM, e la Divisione regionale Lombardia di Trenitalia, iniziato il 4 agosto 2009.

La società gestisce 42 linee regionali e 10 suburbane nel territorio lombardo, oltre il servizio Malpensa Express che collega le stazioni di Milano Cadorna e Milano Centrale con l'aeroporto internazionale. Con 2.200 corse e oltre 650.000 viaggiatori al giorno, la rete ferroviaria lombarda è tra le più frequentate d'Europa.

L'annuncio è stato dato oggi durante una conferenza stampa cui hanno partecipato **Mauro Moretti**, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, **Vincenzo Soprano**, amministratore delegato di Trenitalia e presidente di Trenitalia-LeNORD, **Roberto**

Festività 17 marzo 2011

Con disposizione del 27/04 della Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo FS, è sta-

e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato.

Per far ciò, si pensa innanzitutto di armonizzare la normativa del settore ferroviario così da rendere il trasporto su rotaia più attraente ed in grado di assorbire una maggiore percentuale del mercato passeggeri e merci sulle medie distanze. Valuta necessario, inol-

Formigoni, Presidente di Regione Lombardia, **Raffaele Cattaneo**, Assessore regionale a infrastrutture e mobilità, **Norberto Achille**, Presidente Gruppo FNM e **Giuseppe Biesuz**, amministratore delegato di Trenitalia-LeNORD e direttore generale Gruppo FNM.



La società unica per il trasporto locale in Lombardia è stata costituita 21 mesi fa con l'obiettivo di aumentare la puntualità, ridurre le soppressioni, migliorare la pulizia e il decoro dei treni e dunque la qualità complessiva del viaggio. Alla stesura dei contratti di servizio, l'impegno assunto nei confronti del committente pubblico - Regione Lombardia - e quindi con tutti i clienti, era di mantenere su ogni linea un indice di puntualità ai cinque minuti superiore al 75% dei treni nelle ore di punta, e all'85% per tutta la giornata. Obiettivi pienamente rag-

to stabilito, in accordo con la L. 21 aprile 2011, n. 47, che **per compensare la festività del 17 marzo 2011, le quattro giornate di permesso retribuito si riducono a tre per il solo**

tre, rendere operativa l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR).

Tale rapporto pone attenzione anche al tema della sicurezza dei passeggeri: è necessario migliorare i metodi di controllo e ridurre al minimo gli inconvenienti, dimezzando entro il 2020 il numero di vittime.

giunti nel corso del 2010: puntualità media intera giornata 88,4% e nelle ore di punta 82,9% (+1% sul 2009), soppressioni medie giornaliere 19,5 (pari allo 0,9% dei treni circolanti), con una riduzione del 30% rispetto alla media del 2009, 90% dei treni (282 su 330) già soggetti a interventi di ristrutturazione e di ripristino del decoro.

In termini di minori ritardi, la nuova società ha fin qui restituito ai pendolari lombardi 2,4 milioni di ore nel 2010 rispetto al 2009, pari a 275 anni.

Il 2010, primo anno intero di attività per la joint-venture, si è chiuso positivamente con 613 milioni di ricavi, di cui 208 da traffico, e un utile di 21,7 milioni di euro che saranno completamente reinvestiti durante l'esercizio 2011 per la qualità del servizio.

Negli ultimi 15 anni Regione Lombardia ha investito oltre 5 miliardi di euro sulle infrastrutture ferroviarie. Fra il 2001 e il 2011 sono stati acquistati 107 nuovi treni e 16 nuove locomotive per un investimento di oltre 1.080 milioni di euro.

Comunicato e immagini tratti dal sito aziendale del Gruppo FS "Linea Diretta"

anno 2011. Qualora tali giornate fossero già state fruite, la compensazione verrà effettuata con una giornata di ferie.