




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

EUROPA

Manifesto del sindacalismo europeo dei trasporti

Dichiarazione unitaria dei Sindacati dei Ferrovieri Europei - Saint-Denis (Parigi) 13-14 ottobre 2011

Il settore ferroviario, come tutta l'economia, è scosso dalla crisi del sistema capitalista. In tutti i Paesi, i governi ed il padronato stanno attuando una serie di piani di austerità che rispondono alle esigenze delle istituzioni mondiali: il Fondo Monetario Internazionale, la Banca Mondiale, la Banca Centrale Europea, etc. La loro ricetta è semplice: far pagare le popolazioni, sfruttare sempre di più i lavoratori e le lavoratrici, per accrescere il potere ed i profitti di una piccolissima minoranza (capitalisti, banchieri, industriali...). I popoli resistono, sono un esempio le manifestazioni degli ultimi mesi in Grecia, Gran Bretagna, Spagna, Italia, Francia, Germania, Portogallo, Polonia, etc.

Dopo il «modello» inglese agli inizi degli anni '90 e i suoi drammatici incidenti ferroviari, la privatizzazione delle ferrovie si è generalizzata in Europa.

...continua...

In questo numero:

MANIFESTAZIONE DEL 15 OTTOBRE <i>Una festa rovinata</i>	4
CONTRATTO DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE <i>Riapre il teatrino</i>	5
ENTE AUTONOMO VOLTURNO <i>Lavoratori senza stipendio bloccano il servizio</i>	6
COTRAL <i>Dopo rifinanziamento, arriva privatizzazione selvaggia?</i>	7
TECNOLOGIA <i>Arriva il tablet</i>	7
PRIVATIZZAZIONI <i>Adesso siamo proprio sul mercato</i>	8
DEMOCRAZIA SINDACALE <i>Lettera aperta di un ferroviere</i>	9
SICUREZZA SUL LAVORO <i>L'RLS che ha fatto aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia</i>	10
<i>Pillole & Agenzie</i>	11
<i>Intesa Trieste-Rostock per trasporto su ferro</i> <i>Rompe il monopolio di Trenitalia</i> <i>Strage di Viareggio: depositata la perizia</i> <i>Il silenzio dell'Assessore Riccardi</i> <i>Ferroviere muore di freddo</i> <i>Confessioni di un vecchio sindacalista</i> <i>Trenord e ATM si fondono?</i> <i>Rapporto annuale sulla sicurezza ferroviaria</i> <i>FER: ricapitalizzazione in vista della fusione con ATC</i>	



Fédération des syndicats SUD-Rail
Union syndicale Solidaires - France



Sindicato Federal Ferroviario
Confederacion General del Trabajo - Espagne



Centrale
Générale des
Services Publics
Cheminots
Rég. Centre - Belgique



Unione Sindacale di Base
Trasporti - Italia



Bahn von unten
Allemagne



Comitato giù le Mani
Officine FFS
Bellinzona - Suisse



Sindacatu di
i Travagliadori
Corsi - Corse

...dalla prima pagina...

Ciò è stato fatto in varie forme: trasferimento delle attività a società private (catering ferroviario, pulizia, accoglienza clienti...), moltiplicazione di società controllate a diritto privato nelle quali il personale non ha più le garanzie del personale ferroviario, separazione fra Infrastrutture e Commerciale, creazione di società di trasporto ferroviario private per imporre peggiori condizioni di lavoro. Anche all'interno di quelle imprese che sono restate pubbliche, continue "ristrutturazioni" hanno avuto importanti conseguenze: massicce perdite di posti di lavoro, stupida concorrenza sugli stessi servizi, abbassamento della sicurezza con continui incidenti sul lavoro.

I governi e le aziende stanno moltiplicando i loro rapporti all'interno di ciascuno dei nostri Paesi, per cercare di convincere che la privatizzazione delle ferrovie è ineluttabile. Questo non corrisponde ad alcun serio bilancio sulle "liberalizzazioni" già messe in atto negli ultimi 20 anni... al contrario!!

Nonostante sia la migliore modalità di trasporto, socialmente ed ecologicamente, il traffico su ferro delle merci continua a decrescere a vantaggio della gomma, un modo più pericoloso dove regna un continuo peggioramento delle condizioni di lavoro. I viaggiatori sono costretti su treni sempre più cari, molto spesso in ritardo o soppressi, le stazioni desertificate. Nell'insieme delle reti ferroviarie, la moltiplicazione delle aziende che vi operano, sempre con interessi in contrasto fra loro, porta grossi rischi per la sicurezza di lavoratori e utenti.

20 anni di esperienza lo provano: la privatizzazione non è una buona soluzione... e nonostante ciò, i governi, il padronato, le istituzioni europee vogliono accentuarla ancora! E come non ha funzionato per il traffico merci, così propongono di farla per il traffico viaggiatori, anche attraverso le gare d'appalto.

Il trasporto ferroviario delle merci è stato il primo ad essere attaccato.

In tutta Europa, le imprese di trasporto ferroviario private oramai gestiscono quasi tutto il traffico merci, a scapito delle imprese ferroviarie pubbliche. Qual'è il bilancio? Decine di migliaia di lavoratori del settore hanno visto peggiorare le proprie condizioni di vita e di lavoro. Gli azionisti di tali imprese fanno profitti sulla pelle dei ferrovieri. Ma contrariamente a quanto annunciato dai "liberalizzatori" europei, questo non ha favorito alcuno sviluppo del traffico su ferrovia: al contrario, esiste la scelta politica di favorire il traffico su gomma, dove le condizioni di lavoro sono ancora peggiori.

Lo sviluppo del traffico delle merci su ferro è una necessità sociale ed ecologica. È un servizio pubblico che deve essere assicurato da aziende pubbliche!

La privatizzazione del traffico delle merci si è rivelato negativo per i ferrovieri e per l'insieme della Società. Ma i governi ed il padronato stanno organizzando allo stesso modo la pri-

vatizzazione del traffico viaggiatori! Invece di cooperare tra loro, le aziende pubbliche di ciascun Paese si accaniscono nell'organizzare la privatizzazione dei Paesi vicini! Quando si alleano fra di loro, creando nuove imprese, lo fanno con l'obiettivo esplicito di abbassare le condizioni di lavoro dei ferrovieri.

Deve cessare il Monopoli ferroviario a cui stanno giocando i capi delle ferrovie europee! I cittadini di tutti i Paesi hanno bisogno di treni sicuri, in orario, certi, con del personale a bordo e nelle stazioni. È un servizio pubblico che deve essere assicurato da imprese pubbliche!

In molti Paesi, si è iniziato un dibattito e/o si stanno lanciando le gare per trasferire il trasporto regionale dei viaggiatori alle Regioni.

Noi siamo favorevoli al fatto che i servizi pubblici siano controllati più da vicino dai cittadini, ma i progetti avanzati non sono di alcuna utilità ai viaggiatori, e servono solo ad attaccare i diritti dei ferrovieri; le imprese private che conquisteranno il mercato applicheranno contratti di lavoro sempre al ribasso, e garantiranno solo quel servizio che darà loro dei profitti.

In tutta Europa, il trasporto ferroviario è un servizio pubblico e le aziende devono essere allo stesso modo pubbliche, per assicurare diritti ai lavoratori e servizio sicuro ai cittadini.

Per funzionare efficacemente, il servizio ferroviario deve essere integrato.

La gestione delle infrastrutture non può essere indipendente da chi le utilizza. Si deve fare in funzione di chi le utilizza, non sulla base dell'appetibilità e dei profitti dei gruppi privati. Deve cessare l'ipocrisia del partenariato pubblico-privato, che consiste in realtà nel finanziare con denaro pubblico strutture delle quali poi avranno i profitti imprese private.

La gestione delle infrastrutture ferroviarie è un servizio pubblico che deve essere assicurato da imprese pubbliche!

Del servizio ferroviario fanno parte anche la ristorazione sui treni e la pulizia sui treni e nelle stazioni.

Non c'è motivo che quei lavoratori abbiano diritti e contratti diversi da quelli dei ferrovieri.

Il trasporto ferroviario è utile alla Società.

Per questo deve essere assicurato da imprese pubbliche, perché l'interesse di quelle private non è servire la collettività, ma arricchire i propri azionisti. La privatizzazione del servizio ferroviario sta significando treni più cari, chiusura delle linee "non redditizie", la concentrazione unicamente sul mercato che dà più utili, l'abbandono del traffico regionale e delle linee di collegamento all'interno di ciascun Paese a favore dei grandi collegamenti europei ad Alta Velocità, e l'abbassamento dei livelli di sicurezza ferroviaria. I "pacchetti ferroviari" in discussione stanno portando avanti ulteriori liberalizzazioni del settore, il progetto portato al dibattito nel Parlamento Europeo è foriero di ulteriori pericoli per i lavoratori e per i cittadini.

Le nostre organizzazioni sindacali riaffermano la volontà di lavorare insieme per un servizio ferroviario pubblico, rispondente ai bisogni sociali della collettività, portato avanti attraverso aziende pubbliche con personale avente le medesime condizioni contrattuali.

Le nostre organizzazioni sindacali si impegnano in un lavoro comune per costruire un coordinamento europeo dei sindacati in lotta nel settore ferroviario, e invitano tutti a partecipare alle prossime manifestazioni per la difesa e lo sviluppo di un servizio ferroviario pubblico, che si terranno a Londra il 25 ottobre e a Madrid il 12 novembre 2011.

alla riunione di Parigi ha partecipato la delegazione USB Ferrovieri composta da Aldo Alesci e Raniero Casini, che ne ha curato la traduzione

MANIFESTAZIONE DEL 15 OTTOBRE

Una festa rovinata

Doveva essere ciò che alla fine qualcuno non ha permesso che fosse. In tal modo si può sintetizzare la giornata del 15 Ottobre u.s., momento scelto da molti indignati per scendere in piazza e protestare pacificamente, insieme a tanti altri cittadini in molte altre parti del mondo.



Hanno sfilato a volto scoperto, tutti profondamente solidali tra loro, i no-tav, i precari, i disoccupati, i terremotati dell'Aquila, i sindacalisti non concertativi, i promotori dell'acqua pubblica, gli studenti, i politici dell'opposizione, gli occupanti del teatro Valle di Roma, i giuristi democratici, i disabili e tanti altri ancora, aderenti ai più svariati comitati di lotta, tutti armati di sorrisi e di allegria, come quando si partecipa ad una scampagnata.

La festa di presenza, di musica, di colori, di canti e di balli, era stata organizzata per dare risalto alla crescita di un'idea trasversale ed internazionale, per dire basta alla finanza egoista e senza via di uscita di poche potenti lobby, tese a decidere della vita degli altri senza dar *diritto* ad alcun *diritto* di replica, e questo è quanto è accaduto nuovamente sabato, quando a San Giovanni non si è potuto tenere neppure il comizio di chiusura, perché proprio lì sono iniziati gli scontri, ancor prima dell'ingresso del grosso della manifestazione, snodatasi per le vie del centro quale grosso fiume di persone in piena.

La kermesse dei movimenti antagonisti era l'opportunità congrua per dire no in modo chiaro ed inequivocabile ad una finanza sovranazionale che ha rovinato intere economie nazionali, eppure qualcuno ha colto l'occasione, organizzato meglio dell'organizzazione, per mandare un segnale negativo da un coacervo di intenti che nulla avevano a che fare con la violenza di quanti, blanditi dal riverbero delle proprie imprese rissose, hanno mostrato confusi progetti di contrasto verso una realtà, senza un domani certo, che non piace a nessuno, e proprio la marcia pacifica, quale chiave di lettura della giornata, era il modo migliore per ribadire l'indignazione collettiva al di là di ogni confine geografico ed ideologico.

immagini di quest'articolo: usb.it

La bella giornata ricca di tanti buoni intendimenti è terminata nel più brutale dei modi, con le stesse forze dell'ordine incapaci di arginare tanta follia sediziosa, elaborata con disciplina militare.

Mettendo a ferro e fuoco il centro storico di Roma non si è vinta nessuna battaglia ma, differentemente, si è persa quella del sociale, risucchiata, fatalmente, nel caos generale.



L'opposizione non si misura con i tafferugli che attirano ostilità, perché così agendo il paese, costretto in un programma di sola demolizione, è fatto precipitare verso la necrosi civile e politica ed il mezzo più utile per fare tutto ciò è sempre un manipolo di provocatori senza volto e senza alcuna identità.

Per conservare la giusta memoria va rimarcato con fermezza che l'idea malsana della guerriglia urbana, inscenata non del tutto gratuitamente da una minoranza interessata e prezzolata, non era nei programmi di una platea vasta, per l'occasione salita sul palco principale, per spedire un monito plebiscitario con una dedica speciale al moribondo e sempre più delegittimato governo italiano, assente nell'occasione unitamente all'opposizione aristocratica parlamentare che, per questa civile protesta, non ha mostrato un interesse manifesto, in quanto tanta volontà rivale è scomoda per tutti, e chi perde autorevolezza anche di fronte ai propri affetti anoressici, al pari dei governatori manipolatori e corruttori, non deve dimenticarsi che i favori della sorte hanno sempre un prezzo, che prima o poi va pagato.

Luigi Corini

CONTRATTO DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE

Riapre il teatrino

Federtrasporto/Agens presentano la nuova bozza di contratto delle Attività Ferroviarie, rivisitato dopo il regalo del Governo al Gruppo FS; con un emendamento della finanziaria, infatti, s'è introdotto l'obbligo per le imprese ferroviarie ad applicare il contratto di settore.

Vediamo insieme alcuni punti salienti.

La nuova classificazione del personale prevede **7 livelli professionali** e **15 posizioni retributive**. Ad esempio: per passare dalla posizione retributiva più bassa a quella massima, per un "Operatore" ci vorranno 6 anni, anziché i 3 attuali; per un "Operatore Specializzato" ce ne vorranno 9 anziché 7, mentre per un "Tecnico Specializzato" si dovrà attendere 12 anni prima di prendere il massimo dello stipendio, invece degli attuali 6: il doppio!

Inoltre, nei livelli professionali B, C e D (gli attuali D, E ed F), i lavoratori potranno svolgere attività poli-funzionali su richiesta dell'azienda, come ad esempio: «**macchinista/capo treno**», «**macchinista/manovra/formazione treno**», «**capo stazione/capo tecnico infrastrutture**» per il livello B, «**tecnico di circolazione/tecnico di manutenzione infrastrutture**», «**tecnico di manovra e condotta/verificatore/formatore treno**» per il livello C, «**operatore della circolazione/operatore della manutenzione infrastrutture**», «**operatore della manovra/verifica/formazione treno/manutenzione rotabili**» per il livello D. Su questo aspetto le congetture si sprecano, e per il momento non ci vogliamo sbilanciare.

L'orario di lavoro di **38 ore settimanali**, con un minimo di 30h ed un massimo di 44h, verrà calcolato sulla media di 4 mesi.

Per il personale mobile viene ridotto il monte ore annuale del riposo settimanale a **3.276 ore**, contro le attuali 3.538, con un **minimo di 48h di riposo, riducibile a 35h** per massimo 8 volte l'anno previa contrattazione. **Nel caso di mancato accordo la riduzione sarà attivata in maniera coatta, grazie al principio di esigibilità delle flessibilità.**

L'orario di lavoro trova differenti articolazioni in base al servizio da svolgere, considerando che per "lavoro giornaliero" si intende quello prestato nella fascia oraria 5:00÷1:00 mentre per "lavoro notturno" si intende quello prestato nella fascia 1:01÷4:59:

- **Alta Velocità:** 10h di giorno, 7h di notte; riposo giornaliero di 14h dopo servizio giornaliero e 16h dopo uno notturno; RFR di massimo 30h; condotta agente solo 6h e 30', di cui 5h continuative;
- **Trasporto regionale:** 8h e 30' di giorno, 7h di notte; riposi giornalieri come sopra; RFR di 24h; condotta agente solo 5h e 30' di cui 5h continuative;
- **Media/lunga percorrenza:** 10h di giorno, 7h di notte; riposi giornalieri come sopra; RFR di 30h; condotta agente solo 6h, di cui 4h e 30' continuative;
- **Cargo:** 7h e 30' di giorno fino alle 24:00 e 8h fino alla 1:00, 6h e 30' di notte; riposi giornalieri di 16h dopo un servizio giornaliero e 18h dopo un servizio notturno; RFR di 30h; condotta ad agente solo 5h e 30' di cui 4h continuative.

Naturalmente per altri moduli di condotta sono previsti orari di lavoro e di condotta più pesanti.

Se pensate che siano orari di lavoro estremi, non ditelo a quelli dell'**assistenza e/o ristorazione a bordo treno** - 13h per servizi A/R - o agli **ausiliari e/o pulizia a bordo treno** - assenza dalla residenza di 40h.

Per tutti programmazione dei turni di almeno 1 mese e visibilità della cadenza dei riposi di almeno 2 mesi, in preparazione di calare la scure di IVU su tutti.

Infine viene introdotta la norma "*anti-Dante*", con la quale si prevede il licenziamento senza preavviso in caso di "condotte lesive dell'immagine aziendale". Attenzione quindi a non "scaccolarvi" in pubblico quando avete la divisa!

Manuel Balbi

ENTE AUTONOMO VOLTURNO

Lavoratori senza stipendio bloccano il servizio

I lavoratori del trasporto pubblico napoletano dipendenti dell'AMN, azienda che gestisce bus e tram nel capoluogo partenopeo, hanno bloccato dal 27 ottobre l'uscita delle vetture dai depositi. La reazione dei lavoratori è giunta dopo i risultati di un incontro avvenuto il giorno prima fra l'Amministratore Unico dell'AMN, dott. Brunetti, ed i rappresentanti dell'Unione Sindacale di Base, in cui è emerso che **l'azienda versa in gravissime difficoltà finanziarie e non è in grado di garantire il pagamento degli stipendi e la manutenzione dei mezzi.**

Il nodo principale a cui si appellano le istituzioni campane (Regione, comuni e province) sono il taglio dei fondi derivanti dalle finanziarie nazionali (le ultime due) ed in alcuni casi (leggasi Regione Campania) il gioco delle responsabilità, nel senso che, per esempio, la nuova giunta regionale di centro destra accusa la pregressa gestione di centro sinistra di parte dello sfascio; fermo restando che questi signori, sia destra che sinistra se ne fregano altamente della qualità del servizio e della tutela dei posti di lavoro.

Comunque a seguito di questi motivi **hanno iniziato una politica di tagli, prima al servizio fino ad arrivare agli episodi degli ultimi giorni di mancata garanzia di erogazione degli stipendi per alcune delle grandi realtà napoletane di TPL** (AMN la municipalizzata del comune di Napoli su gomma che gestisce anche i tram cittadini e la holding del trasporto regionale EAV che gestisce tre linee su ferro - tra cui anche la SEPSA - ed una su gomma a carattere regionale).

A tutt'oggi nonostante le iniziative spontanee dei lavoratori in ANM ed in SEPSA, dove USB è molto presenti e ha seguito queste iniziative di fermo del servizio, lo stipendio non è stato ancora erogato. Naturalmente a questo si aggiunge il quadro regionale generale sul trasporto, in quanto la regione ha deciso di stanziare alcuni fondi, in particolare ricapitalizzando l'EAV, a patto che però si prendano una serie di provvedimenti da qui a gennaio.

Il 28 ottobre è stato firmato un accordo presso la Giunta Regionale tra EAV, ASSTRA, ANAV, Confindustria e sindacati concertativi sul come raggiungere questo scopo: **esodo forzato e/o volontario, contratti di solidarietà, riqualificazione, mobilità endosettoriale ed interaziendale** (pubblico-privato).

Inoltre il 31 ottobre è arrivata la notizia che la CTP, controllata della provincia di Napoli che opera su gomma, che effettuava alcune corse anche nel casertano, con il pretesto che la provincia di Caserta non erogava le spettanze del contratto di servizio, ha letteralmente chiuso il deposito di Teverola che serviva quella zona, con la relativa soppressione dei turni ed imponendo ferie forzate al personale interessato. Tutto ciò con comunicazione del 31/10/2011 e decorrenza 1/11/2011.

Antonio Mazzella

NOCERA: MACCHINISTA SVIENE SUL TRENO NAPOLI - COSENZA VERSO SALERNO

Nocera Inferiore. «C'è un medico? Il macchinista è svenuto». Questa la richiesta di alcuni passeggeri alle altre persone che viaggiavano ieri mattina [13/10, ndr] sul treno regionale veloce 2426, lasciando tutti di stucco e impauriti. Sono le 9.40 di ieri. Il treno 2426 Cosenza-Napoli è partito da cinque minuti dalla stazione di Salerno: prima fermata Nocera Inferiore. Sul regionale veloce c'è tanta gente, molti gli stranieri diretti a Pompei. Ad un tratto, il convoglio si ferma sotto la galleria Santa Lucia. Poi il treno riparte. Pochi istanti dopo, arrivano alcuni viaggiatori, il primo dei quali chiede insistentemente se c'è un medico in vettura, perché il macchinista del treno è svenuto. Molti si alzano in piedi, increduli, altri impauriti si chiedono: «Che succede?», «E mo' chi porta il treno?». Risalendo i vagoni, i passeggeri - e sono centinaia, tra pendolari, turisti e pellegrini - guardano interdetti chiunque vada verso la testa del treno. I volti sono tesi. Nella prima carrozza, in una pozza di sangue, c'è riverso il macchinista del 2426, il cinquantottenne Giuseppe Zeno e al suo fianco il capotreno che cerca di rassicurarlo. «Come ti senti?», «Come ti chiami?», chiede il capotreno al macchinista che, fortunatamente, risponde dicendo il suo nome e cognome: buon segno, vuol dire che è cosciente. Intanto, il treno è condotto da un altro ferroviere che si trova sul convoglio e che aveva ricevuto il cambio a Salerno proprio dal collega svenuto. Sono attimi concitati, di comunicazione continua con la stazione di Nocera Inferiore: «Mandate un'ambulanza, il macchinista è ferito», comunica con calma il capotreno alla dirigente dello scalo nocerino. Intanto, il macchinista, poggiato sui gomiti, con alcuni fazzoletti di carta pulisce il proprio sangue caduto a terra, come se volesse mantenere pulita la cabina anche in quel frangente. Il 2426 si ferma alla stazione a Nocera Inferiore. Sulla banchina ci sono la polizia ferroviaria e il personale della stazione con la dirigente. Arriva l'ambulanza, e sono passati solo sette minuti da quando il macchinista è stato colto da malore. Il medico del 118 decide di portare il ferito in ospedale: poche ore dopo, il ferroviere viene dimesso. Sul terzo binario rimangono il personale del treno, della stazione e della polfer. Secondo le prime ricostruzioni, il macchinista del 2426, agente unico (era solo lui alla guida del convoglio) è stato colto da malore mentre stava conducendo il treno ed è caduto battendo la testa sul quadro comando, ferendosi alla testa, per poi finire a terra. Pochi istanti dopo sono intervenuti il capotreno e un altro macchinista, che hanno lanciato l'allarme e hanno fatto ripartire il 2426.

Michele Cinque

COTRAL

Dopo rifinanziamento, arriva privatizzazione selvaggia?

“Il piano industriale elaborato dalla COTRAL è impiantato per la sua quasi totalità sull’aumento carichi di lavoro e sull’esternalizzazione dei servizi. È con questa moneta che la società di Trasporto Pubblico Locale ‘ricompensa’ il rifinanziamento di 27 milioni di Euro recentemente ricevuto dalla Regione Lazio”, osserva Roberto Cortese, USB Esecutivo Nazionale.

Prosegue Cortese: “A nostro avviso si tratta di un tentativo decisamente rozzo, con cui si evita di affrontare i reali problemi che hanno trasformato questa azienda nel tipico carrozzone in rovina, aggredito dagli interessi della politica e da una moltitudine di appalti che hanno arricchito questo o quel privato”.

“Per tutti parli la gestione delle manutenzioni - sottolinea il dirigente USB - che nonostante i numerosi progetti di poli manutentivi, in cui avrebbero dovuto essere coinvolte tutte le società di Trasporto Pubblico Locale della Regione, si è ridotta ad utilizzare il solito metodo, e sicuramente più costoso, dell’appalto. Non per caso, più di un anno fa, è stato costituito uno staff interno all’azienda che avrebbe dovuto fare luce sui rapporti con le varie società appaltatrici; un’ approfondita inchiesta - aggiunge Cortese - che sembra aver toccato il vivo dei vari interessi nei rapporti tra COTRAL e le varie società appaltatrici, di cui tuttavia non si conoscono ancora le conseguenze”.

Incalza il rappresentante dell’Esecutivo: “Non è accettabile che in tutte le manovre di risanamento la ricaduta delle gestioni, poco attente e/o poco serie, sia sempre e comunque a discapito della sicurezza de servizio, dei lavoratori e degli utenti e mai venga fatta luce sulle responsabilità dei vertici aziendali”.

Conclude Cortese: “Rendere trasparenti le società pubbliche in quanto bene comune, in quanto fornitrici di un servizio essenziale per la collettività, è per noi un atto di responsabilità sociale che pretendiamo come lavoratori, come utenti e come cittadini”.

Roberto Cortese

TECNOLOGIA

Arriva il tablet

Il futuro oramai avanza con passo deciso, rendendo tutto ciò che sembrava definitivo appena un attimo prima già passato e obsoleto.

Contro questo incedere, che non conosce sosta alcuna, non c’è molto da fare, anche perché le innovazioni danno un supporto qualitativo al sociale, anche se, a ben vedere, qualche problema è già presente nel meglio che si presenta nella società.

Nell’esercizio ferroviario, come fase sperimentale, sono stati consegnati dei tablet elettronici al personale di macchina della divisione passeggeri e questo comporterà che presto, appena terminata la breve fase del test, le nuove tecnologie diventeranno parte integrante del bagaglio di supporto al personale dei treni.

In tal maniera, con il prezioso ausilio di questi memo elettronici, i ferrovieri non avranno più bisogno della materializzazione della normativa, dei fascicoli linee, delle prescrizioni, degli ordini di servizio, degli ordini scritti, del registro delle presenze, dei turni in bacheca e via scorrendo.

La tavoletta di ultima generazione sostituirà tutto questo ed altro ancora, anche meglio, se vogliamo, ed in maniera impeccabile, dando un senso più sicuro alle cose, anche se il rovescio della medaglia prospetterà una perdita secca di altri posti di lavoro, con un colpo ferale per tutte quelle figure professionali addette, sino all’avvento del piccolo elaboratore, alle lavorazioni appena elencate.

Noi che restiamo sempre per l’occupazione, decliniamo ogni entusiasmo per questa soluzione di modernità che appare solamente come una miglioria, ma che rappresenterà l’ennesima mazzata per una collettività che il lavoro lo sogna anche di notte.

Le nuove mancanze di possibilità occupazionale si sommeranno, di conseguenza, alle vecchie carenze, per esempio, quelle del bordo e del macchina, ed allora, con il dovuto scetticismo, ci domandiamo perché in cambio dell’ammodernamento degli strumenti professionali non si eliminano gli straordinari, la dove proprio la scienza tecnologica non può sostituire l’uomo.

Non avremo mai risposta a questa domanda che può sembrare banale, ma quello che è certo è che l’elettronica, mezzo venerato da quanti seguono la strada dell’economia florida, non aiuta, in effetti, a lavorare,

ma, differentemente, scalza l'uomo dal posto di lavoro, in un modo brutale e del tutto innaturale, senza mostrare neppure un lieve imbarazzo, essendo stata concepita per coltivare la semenza del profitto.

Un'ultima nota è dovuta, in quanto questi nuovi strumenti di lavoro avranno un prezzo alto sia quale costo iniziale, sia per la manutenzione, in quanto di tecnologia non se ne intendono tutti quanti, ed allora la nostra ferrovia si vedrà costretta a legarsi sempre di più alle idolatrate multinazionali del software che, mentre sfornano applicazioni sempre più sofisticate, nel regno della loro anima di criptonite, mostrano di disinteressarsi in modo assoluto del sociale, e così tanti non occupati continueranno ad essere pervasi da sogni spettrali, esasperando, nel loro divenire onirico, l'ansia da impiego.

Segreteria regionale ferrovieri Lazio USB

PRIVATIZZAZIONI

Adesso siamo proprio sul mercato

Ora è ufficiale, in quanto l'A.D. l'ha riferito, con ampio senso di economia della parola, ad una testata giornalistica importante come il Corriere Economia, al quale ha confidato, contando sull'effetto annuncio, l'intenzione del gruppo di alienare il 60% di Grandi Stazioni, intavolando un primo approccio dialettico con i soci di Eurostazioni, proprietari del restante 40%, Benetton e Caltagirone.

Appresa la notizia, da una Reuters del 17 ottobre u.s. non ci siamo stupiti più di tanto perché le nostre fonti ci riferiscono che c'è una profonda crisi di liquidità per il gruppo, tanto è che si cercano acquirenti di pezzi pregiati con il lumicino, anche se Moretti, nelle sue dichiarazioni, ha negato questa eventualità.

Noi, di cultura cartesiana, restiamo dell'avviso che la proposta di alienazione è dovuta proprio alla mancanza di ossigeno e qualcuno, forse più informato di noi, ha messo in giro una voce ancora più grave, secondo la quale mancherebbero addirittura i soldi della prossima tredicesima mensilità dei ferrovieri, e ciò o è palesemente detto ad arte, per seminare discordia e disinformazione, ovvero è pericolosamente vero, ed allora a dicembre la situazione economica delle FS si potrebbe fare ancora più seria di quella che qualcuno ci dipinge con tinte pastello.

In tal modo la linea difensiva del gruppo sarà messa a nudo dai fatti, sempre sperando, tuttavia, che la notizia imploda su se stessa con il pagamento di quanto dovuto ai lavoratori, altrimenti la teoria dell'equilibrio degli eccessi sarebbe acclarata in modo manifesto.

Il pacchetto in vendita, che a qualcuno dice poco, in realtà rappresenta qualcosa di molto consistente, in quanto Grandi Stazioni è una società costituita per valorizzare e gestire le strutture nazionali più importanti, da Milano Centrale a Torino Porta Nuova a Venezia S. Lucia, scendendo sino a tutto Palermo Centrale passando per Bologna, Roma e via scorrendo.

Il piatto, quindi, è ricco ed è appetito da molti, tanto è che subito dopo l'esternazione del nostro capo, quando la pentola si era messa già in bollire, si è fatto sentire anche l'illuminato Governo per voce dell'On. Misiti, ViceMinistro, il quale senza voler alleggerire il tono del discorso appena reso pubblico, come voce di controcanto ha candidamente dichiarato che le decisioni sulle proprietà statali da cedere sono di spettanza governativa, ed in queste sono incluse, tanto per ribadire chi comanda, quelle ferroviarie.

Per tutto ciò la vendita del lotto deve avere l'assenso preventivo del Ministro del dicastero delle infrastrutture, Mattioli, e di quello delle finanze, Tremonti.

Questo per rimarcare, se si fosse ravvisata la necessità, di dover comprendere quale è la posta in gioco e come la stessa sarà importante per le sorti lavorative dei ferrovieri, che, secondo il nostro modesto parere, dovranno sperare, per le proprie economie personali, in vendite come questa appena prospettata dall'alta dirigenza, che tende a valorizzare le risorse interne con criteri e metodi trasparenti, perché in ferrovia non si sono mai prodotti i cappotti per vendere i bottoni, ed il tempo degli apoti è finito da un bel pezzo.

Segreteria regionale ferrovieri Lazio USB

DEMOCRAZIA SINDACALE

Lettera aperta di un ferroviere

Pubblichiamo la lettera che un collega ferroviere ha scritto alle segreterie delle Organizzazioni sindacali *Filt/Cgil, Fit/Cisl, Ultrasporti e Fast Ferrovie*. La lettera non è indirizzata a OrSA, in quanto è l'unico sindacato di quelli riconosciuti dal Gruppo FS a non aver ancora sottoscritto i pesanti accordi degli ultimi anni:

Oggetto: non credo più alla vostra politica sindacale, non sciopererò più per il contratto della mobilità.

Vi informo che non effettuerò altri scioperi sulla vertenza che state sostenendo per il contratto della mobilità. Tantomeno sciopererò per attivare i turni di lavoro individuali (IVU).

Credo convintamente nella Lotta quale unica arma per difendere e conquistare diritti. Infatti, ho aderito a tutti gli scioperi fatti finora; confederali e Cobas.

Ritengo tuttavia che il vostro gruppo di sigle usi la mia Lotta senza portarmi vantaggi nelle condizioni di lavoro, nella salute, nello stipendio, nella difesa dei posti di lavoro per i miei figli. Ciò appare evidente da quello che avete firmato, dal CCNL AF del 2003, e successivamente fuori dal contratto della mobilità.

Quale padre di famiglia cederebbe l'unica mucca rimasta in stalla senza incassare contemporaneamente, nell'altra mano, una contropartita? (O pensate di avere altre mucche da cedere?).

Questo hanno rappresentato gli accordi che avete firmato dal 15-5-2009 ad oggi, fuori dal contratto della mobilità: cedere senza contropartita in cambio.

L'assenza di una piattaforma rivendicativa non credo sia né casuale, né dovuta a dimenticanza.

Dal gennaio 2007 ad oggi (quasi 5 anni) non avete ancora presentato richieste migliorative del contratto 2003. Questo mi fa pensare che quando parlate del contratto della mobilità intendete le proposte fatte dalla società Trenitalia o quelle già sottoscritte con NTV. Quindi mi state chiedendo di scioperare per avallare le proposte della controparte.

Infatti, non vi ho visto difendere attivamente il buon accordo tecnico fatto in Lombardia tra OO.SS. e TRENORD.

Nel 2003, con il CCNL ATTIVITÀ FERROVIARIE, ci imponeste le 10 ore di lavoro giornaliere senza straordinario, ed altro, col pretesto di far mantenere il lavoro in Trenitalia. Ora, avete concesso orari massacranti ad altre imprese, grazie ai quali prenderanno il lavoro a Trenitalia. È così che voi costruite il contratto della MOBILITÀ? Firmando, azienda dopo azienda, accordi peggiorativi?

Anche se cambia il nome da "attività ferroviarie" a "mobilità", un CCNL non può obbligare alcuna impresa ad accettarlo. Se lo ho capito io, voi lo sapete meglio di me. Solo la legge può imporre l'orario di lavoro massimo a tutti.

Così com'era con il DPR 374. Ma voi non state chiedendo l'iter legislativo. Vi accontentate di uno strumento (il CCNL) inadeguato ed inappropriato per gli obiettivi che dichiarate di volere.

Ritengo inoltre vergognoso non anteporre a tutto il riconoscimento del lavoro usurante iniziando con PdM/PdB ed il riconoscimento di lavoratore notturno, per contratto. Nonché il riconoscimento di varie malattie professionali come mal di schiena e cardio-circolatorie notoriamente diffuse nella categoria.

È noto che la legge dà facoltà al CCNL (quindi a voi) di definire chi è lavoratore notturno. Altrettanto noto, che i lavoratori notturni rientrano, per legge, tra i lavori usuranti. Se non rivendicate la definizione dei lavoratori notturni da contratto, deduco che non vogliate nemmeno le attività usuranti per alcun ferroviere. (A dimostrazione vertenza PdM cargo Treviso 2008, cui non avete dato appoggio). Così come trovo evidente che non volete il riconoscimento dei tempi lavorativi per indossare la divisa, eccetera.

Non condivido l'accordo col Governo sulla rappresentatività sindacale che taluni del vostro gruppo hanno sottoscritto. Valuto insufficiente il vostro impegno per anteporre salute e lavoro (diritti Costituzionali) a liberalizzazioni e globalizzazione, meri pretesti padronali utilizzati per piegare i lavoratori. Altrettanto insufficiente è la vostra difesa dello Stato Italiano a vantaggio della BCE; la quale oggi decide le politiche del lavoro, delle pensioni e delle tasse sostituendosi a governi e parlamenti nazionali.

Sono convinto che il sindacato debba contrastare queste pretestuose privatizzazioni e difendere le risorse della Nazione. Partendo dal rivendicare la rinazionalizzazione della Banca d'Italia ed una moneta di proprietà del popolo.

Fu la strada per uscire dalla recessione in passato, è l'unica strada possibile oggi.

Basta globalizzazione, viva le Nazioni sovrane, viva i POPOLI LIBERI dalle banche che decidono la politica del lavoro, viva i turni di lavoro collettivi.

Per queste valutazioni non posso appoggiare le vostre azioni di lotta.

Ai Lavoratori, miei compagni nella Lotta, esprimo il mio rammarico per non poter restare fianco a fianco su un fronte che ritengo sbagliato.

17 ottobre 2011.

Roberto Favretto, ferroviere Trenitalia.

SICUREZZA SUL LAVORO

L'RLS che ha fatto aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia

Marco Bazzoni è un operaio toscano. Ed è anche un RLS, un *Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza*.

Sono passati poco più di due anni, da quel 27 settembre 2009 quando, insieme all'amico ing. Spezia, avevano redatto la denuncia alla Commissione Europea sulle difformità di alcuni articoli del D.Lgs. 106/09, che apportava delle modifiche al neonato Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs. 81/08), rispetto le direttive europee.

Il giorno 13 ottobre riceveva invece una email della Commissione Europea Occupazione e Affari Sociali, con la quale veniva informato dell'approvazione del progetto di messa in mora, riguardo a:

1. deresponsabilizzazione del datore di lavoro in caso di delega e sub-delega;
2. violazione dell'obbligo di disporre di una valutazione dei rischi per la sicurezza e salute durante il lavoro per i datori di lavoro che occupano fino a 10 lavoratori;
3. proroga dei termini impartiti per la redazione del documento di valutazione dei rischi per le nuove imprese o per modifiche sostanziali apportate ad imprese esistenti;
4. posticipazione dell'obbligo di valutazione del rischio dello stress lavoro-correlato;
5. posticipazione dell'applicazione della legislazione in materia di protezione della salute e sicurezza sul lavoro per le persone appartenenti a delle cooperative sociali e a delle organizzazioni di volontariato della protezione civile;
6. proroga del termine per completare l'adeguamento alle disposizioni di prevenzione incendi per le strutture ricettive turistico-alberghiere con oltre 25 posti letto esistenti in data del 9 aprile 1994.



Marco Bazzoni, operaio e RLS di 37 anni

Bazzoni si dice particolarmente soddisfatto del risultato ottenuto, anche in virtù del fatto che nessun sindacato o partito politico interpellato si sia mai reso disponibile né ad aiutare l'RLS toscano, né a supportarlo.

A farlo è stato l'amico ing. Marco Spezia con il suo contributo tecnico, con il quale sono stati sollevati anche dei dubbi di incostituzionalità dell'impianto normativo, ma sui quali la Commissione Europea non si è potuta esprimere per mancanza di autorità in merito.

Per fare ciò, Bazzoni avrebbe bisogno di fare ricorso alla Corte Costituzionale; pratica concessa solo ad una associazione, quindi un sindacato o un partito politico.

Ora si domanda se qualcuno se la sentirà di appoggiarlo, adesso che è nota la procedura d'infrazione da parte delle CE.

la Redazione

Pillole & Agenzie

Intesa Trieste-Rostock per trasporto su ferro

Un accordo di collaborazione con l'obiettivo di sviluppare il trasporto ferroviario intermodale di container ed altre unità di carico lungo la direttrice che collega i due porti e le relative aree economiche dell'hinterland del Mar Baltico e del Nord Adriatico, è stato siglato oggi presso la sede dell'Autorità Portuale di Trieste tra i vertici dei porti di Rostock e Trieste.

Rompere il monopolio di Trenitalia

Parità di trattamento tra Arenaways e Trenitalia nell'ambito del trasporto pubblico locale: alla fine in casa Pdl questa battaglia l'hanno vinta loro, gli antiG, e l'assessore regionale ai Trasporti Barbara Bonino sarà "costretta" a dare parere favorevole alla mozione presentata dai sette dissidenti. Il documento - che verrà discusso e votato giovedì - impegna la giunta a "intervenire presso l'ufficio regolamentazione del traffico ferroviario per esprimere un parere favorevole da parte della Regione alle fermate intermedie tra Torino e Milano sia nella tratta nord (Vercelli-Novara), che in quella sud (Asti-Alessandria-Pavia)".

Il tutto in vista della predisposizione di bandi per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale, rompendo così il monopolio Ferrovie dello Stato. All'origine di tutto c'è l'annosa questione dell'impossibilità - per i convogli Arenaways - di effettuare fermate intermedie lungo la tratta Torino-Milano a causa dell'ostracismo di Trenitalia (complici la Regione e il Governo). Un comportamento che l'Antitrust ha da tempo stigmatizzato: "Trenitalia - scrive l'Authority nel suo bollettino settimanale - appare avere comportato un utilizzo strumentale dei propri treni non sussidiati, in particolare aumentando l'offerta di corse sulle tratte interessate dalla richiesta di Arenaways, al fine di ostacolare l'ingresso del nuovo entrante".

La società fondata da Giuseppe Arena si trova attualmente in regime di esercizio provvisorio, in attesa che a partire dal prossimo 19 ottobre si manifestino le intenzioni da parte di potenziali acquirenti.

fonte: Quotidiano Piemontese

Strage di Viareggio: depositata la perizia

Viareggio, 14 ottobre 2011 - Strage: importanti novità. Secondo la perizia del consulente della Procura, lo squarcio sulla cisterna della morte sarebbe stato causato dall'impatto con un picchetto di segnalazione e non con l'elemento dello scambio definito "a zampa di lepre". Recita proprio questo la conclusione alla quale è giunto il consulente della Procura, professor Paolo Toni che stamani ha depositato sul tavolo degli inquirenti lucchesi un dossier di 450 pagine dove ricostruisce minuto per minuto quello che avvenne il 29 giugno del 2009. Un'altra conclusione importante è che grossi dubbi persistano sulla manutenzione dei vagoni effettuata nel 2008 nelle officine tedesche: la frattura dell'assile poteva e doveva essere vista all'epoca, poiché la ruggine aveva eroso completamente quel pezzo che poi ha ceduto determinando il deragliamento del treno merci. La perizia conferma quindi l'ipotesi investigativa portata avanti dal procuratore di Lucca, Aldo Cicala, e dal sostituto Giuseppe Amodeo i quali inviarono, a conclusione delle indagini, l'avviso di garanzia a 38 persone e a sei società: fra i 38 nomi, quelli della multinazionale proprietaria dei vagoni, degli amministratori delle officine tedesche dove venne fatta la manutenzione dei vagoni stessi e numerosi dirigenti delle varie società legate alle Ferrovie dello Stato, compreso il numero uno, Mauro Moretti. Soddisfatti, per l'esito della perizia, i familiari delle vittime: "Che meraviglia, è una bellissima notizia".

fonte: La Nazione

Il silenzio dell'Assessore Riccardi

Lunedì sera [10 ottobre, ndr], dopo l'audizione dell'Assessore Riccardi durante la seduta del Consiglio Comunale, i Consiglieri hanno avuto la possibilità di rivolgere qualche domanda al gradito ospite.

Tra i problemi di Alpe Adria e della puntualità dei treni, il movimento 5 Stelle Trieste ha preferito intervenire sul progetto TAV/TAC, ribadendo la propria contrarietà senza se e senza ma e chiedendo all'Assessore Regionale quali siano le ragioni di chi è così marcatamente favorevole ad un progetto di devastazione del territorio.

L'Assessore Riccardi, dopo aver ricordato che l'autostrada del mare è un bel progetto ma irrealizzabile poiché i costi non sono bilanciati dai benefici, ha ribadito testualmente che la TAV/TAC si farà perché si deve fare, per non restare sganciati dall'Europa, senza rispondere alle nostre domande che vertevano su temi secondari, come la certezza dei finanziamenti, una analisi dei traffici che giustifichi la spesa, in generale una analisi costi - benefici: domande su tempi e modi, rimaste nel vuoto.

Vuoto che, ancora una volta, si scorge nell'azione di governo dei nostri amministratori regionali.

Stefano Patuanelli

Ferroviere muore di freddo

Ferroviere trovato morto in un gabiotto della stazione; a trovarlo sono stati i clochard che frequentano la stazione di Bologna. Una storia triste, che ci dà di colpo la misura di quanto sia insignificante il singolo, e di quanto importante sia il "l'essere parte di un tutto".

fonte: affaritaliani.it

Confessioni di un vecchio sindacalista

In una recente intervista, l'A.D. di FS Mauro Moretti ha affermato di voler vendere la "gallina dalle uova d'oro" Grandi Stazioni S.p.A. - società controllata al 60% dalle FS e al 40% da Eurostazioni S.p.A., di cui fanno parte Edizione Srl (Gruppo Benetton), Vianini Lavori Spa (Gruppo Caltagirone), Pirelli & C. Spa (Gruppo Pirelli) e SnCF Participations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer). Moretti avrebbe individuato in Benetton e Caltagirone i partner più titolati per quest'operazione (a patto che paghino adeguatamente). SnCF rimarrebbe esclusa in quanto "competitor". Inoltre l'A.D. di FS s'è sbilanciato a dire che i circa 3 miliardi di euro annui per il servizio sarebbero pochi e che il vecchio contratto delle FS è troppo costoso per l'Azienda. Egli stesso ha inoltre ammesso di aver firmato un contratto

Trenord e ATM si fondono?

L'ipotesi di una maxi-fusione tra Trenord – la neonata società che ha unificato la divisione regionale di Trenitalia e le Ferrovie Nord Milano – e l'ATM, l'azienda di trasporti milanese, torna sul tavolo e tutto sembra dire: "Ora o mai più". Intanto il 25 ottobre è stato nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione di ATM Servizi composto da Bruno Rota, presidente, e da Pietro Brunetti, Ettore Kluzer, Amerigo Del Buono, Alberto Rho.

fonte: Ferpress qui e qui

Rapporto annuale sulla sicurezza ferroviaria

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Rapporto annuale sulla Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2010 e i primi elementi sull'attività svolta fino al 31 agosto 2011.

Nella relazione del 2011 viene fotografato per la prima volta anche lo stato della sicurezza treni ad Alta Velocità. "Il numero rilevato degli eventi e la particolarità del servizio nel quale detti materiali sono utilizzati – si legge nel report – destano particolare preoccupazione anche in considerazione delle possibili conseguenze". L'Agenzia ha quindi chiesto a Trenitalia di "chiarire le cause accertate e fornire elementi in ordine alle azioni poste in essere per contrastare i fenomeni rilevati".

Le anomalie registrate nel corso di quest'anno ai treni Eurostar sono 120 di cui otto di particolare rilevanza. Infine il numero degli incidenti considerati "gravi" perché hanno causato un ferito grave o danni superiori ai 150 mila euro resta stabile rispetto all'anno precedente, 103 nel 2010 contro i 75 del 2011.

fonte: Ferpress

FER: ricapitalizzazione in vista della fusione con ATC

In vista della fusione tra Atc e Fer, la Regione Emilia-Romagna sottoscriverà un aumento di capitale sociale di Fer (come deliberato dall'assemblea straordinaria dei soci di cui la stessa Regione è socio di maggioranza) e acquisirà quote per un importo di circa 10 milioni di euro.

Ciò avverrà mediante il conferimento di materiale rotabile e beni immobili. È quanto stabilisce la delibera della giunta regionale esaminata dalla commissione Bilancio, presieduta da Marco Lombardi, che ha espresso sul provvedimento il parere favorevole della maggioranza dei presenti. Lo riferisce una nota.

I beni oggetto del conferimento – si legge nel documento – verranno destinati al capitale della nuova società derivante dalla fusione Atc e Fer Trasporti. Si tratta in particolare di mezzi rotabili utilizzati esclusivamente per attività di trasporto merci per i quali, a fronte della liberalizzazione di tale attività, non si ritiene più giustificata la loro permanenza nel demanio regionale. Per quanto invece riguarda gli immobili, si tratta di beni non più utilizzati o utilizzabili per l'esercizio ferroviario e quindi cedibili.

Contrario al provvedimento Andrea Pollastri (Pdl) che, nel sollevare alcuni interrogativi sull'operazione, ha definito "sconveniente" l'ingresso della Regione nel capitale azionario di società di trasporto.

"C'è il rischio – ha detto – che, come avviene ad esempio per l'Aeroporto di Forlì, questa spesa sia solo la prima di tante altre che seguiranno in futuro quando la Spa non riuscirà a far quadrare il bilancio. Meglio sarebbe perseguire la via del libero mercato".

Di parere opposto Paola Marani (Pd) che ha segnalato come il provvedimento rappresenti un ulteriore piccolo passo avanti nell'ambito di un riordino del sistema per il raggiungimento della intermodalità, ossia l'integrazione ferro e gomma. Sul tema della libera concorrenza, non esiste la preoccupazione che questo tipo di soluzione limiti la competitività del mercato: "La Regione – ha detto – sta andando nella direzione esattamente opposta.

fonte: Ferpress