



# Ferrovieri2.0

Gennaio - Febbraio 2015

## TORNIAMO A SCIOPERARE

*dalle 21,00 del 7 alle 21,00 dell'8 Febbraio  
alla Cargo dalle 21,00 del 4 alle 21,00 del 5 Febbraio*

### Contro

Orari di lavoro sempre più micidiali, turni invivibili e massacranti, carichi ed organizzazione del lavoro sempre più gravosi.

Un sistema pensionistico barbaro che ci costringe al lavoro fino a 67 anni.

La preannunciata privatizzazione del gruppo FS e la messa a gara del Trasporto Regionale che avranno effetti disastrosi per l'utenza e per i nostri diritti.

Il crescente autoritarismo aziendale, la negazione di diritti fondamentali, il ricatto dei trasferimenti forzati.

La desertificazione delle stazioni e il maglio dell'SCC-CTC per sopprimere posti di lavoro.

La finanziaria che arricchisce banche e speculatori, svuota i nostri portafogli, sottrae risorse al trasporto pendolare e al servizio universale a favore dell'Alta Velocità.

Il Jobs Act che ci rende tutti precari e ricattabili. L'abolizione dell'art.18 che rendendo più facili i licenziamenti rischia di essere la soluzione drastica all'inidoneità.

Un ANSF che abdica dal ruolo di controllore della sicurezza ferroviaria. Il demansionamento, le deroghe sul blocco porte, la reintroduzione del VACMA, la dematerializzazione dei documenti treno.

Le oligarchie di Confindustria e di Cgil Cisl Uil che, con l'accordo del 10 gennaio, negano la democrazia sui posti di lavoro.

### Per

Ridurre l'orario di lavoro e umanizzare i turni. Maggiorare gli accessori, inserire in turno la pausa per i pasti e il pagamento di tutti i tempi di condotta.

Il ripristino del sistema pensionistico ante Fornero.

Una ferrovia sicura ed efficiente, treni non affollati, puliti e puntuali. Difesa dei diritti dell'utenza e del trasporto pendolare e di massa.

La tutela della dignità e dei diritti dei lavoratori, la difesa dei posti di lavoro e dei lavoratori.

Una RFI moderna, efficiente e sicura anche in termini di presidio del territorio.

Risorse economiche adeguate per un trasporto ferroviario bene comune rispondente a quanto deciso dal popolo italiano col Referendum del 2011.

Il reintegro dei ferrovieri licenziati per aver difeso salute e sicurezza dell'esercizio ferroviario, la tutela delle inidoneità causate da un lavoro sempre più usurante.

Un ANSF che sia realmente attenta alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e non si limiti solo ad assecondare i desiderata delle varie imprese ferroviarie.

La democrazia sindacale, libere elezioni dei delegati RSU, diritto di assemblea, regole democratiche sulla rappresentanza.

## LE MANI SULLE FS

A marzo la manovra economica del Governo del nostro Paese passerà al vaglio della Commissione Europea, la privatizzazione del Gruppo FS servirà a dimostrare le buone intenzioni da parte dell'Esecutivo Renzi nell' eseguire i compiti impartiti dalla Troika.

In attesa della messa a mercato di Ferrovie Italiane inizia l'opera di sfoltoimento del gruppo, prime ad essere cedute Grandi Stazioni e Rete Elettrica.

### GRANDI STAZIONI

Attualmente la Società è controllata al 60% da Ferrovie dello Stato mentre il restante 40% è in mano a grandi gruppi industriali (Benetton, Caltagirone, Pirelli) e gestisce, anche commercialmente, le 13 maggiori stazioni Italiane (vedi mappa).

Il piano industriale prevede la creazione di tre società: GS Rail, Gs Retail e Gs Real Estate. Dopodiché si passerà allo scorporo delle attività oggi in seno a Grandi Stazioni e alla confluenza nelle tre società create ad hoc.

A Gs Rail, che rimarrà in capo al gruppo FS, andranno le attività di ingegneristica. Gs Real Estate manterrebbe l'attuale azionariato di Grandi Stazioni e gestirà un pacchetto di immobili, una quarantina, vicina agli scali ferroviari, per un valore di 50 milioni di Euro. A Gs Retail andrà la gestione degli spazi commerciali negli scali, la polpa di tutta l'operazione, e che non a caso finirà tutta nelle mani dei privati, un affare da centinaia di milioni che vede i soliti prenditori allungare le mani sui beni pubblici per ricavarne profitti privati.



### RETE ELETTRICA

Inizia anche l'opera di svendita dell'infrastruttura ferroviaria, i 14mila chilometri di linea elettrica verranno ceduti a Terna spa. Costo presunto dell'operazione 1 miliardo di Euro che verrebbero incassati dalle Fs a compensazione dei mancati finanziamenti da parte dello Stato. Mentre banche e speculatori vari lavorano alacremente a tale progetto, pregustando lauti profitti, non è per niente chiaro che fine faranno i lavoratori di RFI oggi impegnati nel



delicato compito di gestione e manutenzione di tutta la rete elettrica nazionale appartenente al Gruppo FSI SpA. La svendita della rete elettrica comporterà inoltre l'aumento dei costi di produzione per tutti gli operatori ferroviari. I costi economici di questa operazione saranno tutti a carico dei lavoratori che costituiscono l'80 % del gettito fiscale, infatti la rete elettrica è di proprietà pubblica. Altro aspetto non trascurabile è rappresentato dalla manutenzione i cui costi verranno scaricati sulla collettività attraverso il pagamento delle bollette elettriche alla voce remunerazione del capitale investito. Resta sullo sfondo anche la cessione delle rete telefonica **Gsm-Railway**, lunga 11.500 chilometri, nessuno ha stimato il suo valore ma è chiaro che fa gola alle varie compagnie telefoniche.

## CREVALCORE: 10 ANNI DOPO NEI RICORDI DI ALCUNI FERROVIERI

### Michele Cenni

Ricordo bene quel 7 gennaio 2005,viaggiavo da pochi mesi come secondo agente,quel giorno lo speaker di Bologna c.le annunciava in continuazione che la linea Bologna- Verona era interrotta causa inconveniente nella stazione di bolognina...poco dopo,salivo in camera 20! E capivo tutto...il mio collega Vincenzo debiase non l'ho nemmeno conosciuto...quel giorno andai ad Ancona e durante il viaggio nn potei neanche pensare a quello che era successo,la nebbia ci accompagnò x tutta la tratta..ma ero fortunato io,avevo un socio affianco e l'scmt...lo stesso scmt che sulla linea dell'incidente si é pensato di metterlo dopo,dopo i morti...RIP

### Icli Armenti

Mezzogiorno è passato da poco quando ricevo la telefonata di un collega che con tono laconico mi comunica : "sono vivo!!!" Subito penso ad uno scherzo anche se di dubbio gusto, ma dall'altro capo del telefono la voce si fa più seria e le parole cominciano a descrivere uno scenario terribile: "...scontro fra un regionale ed un merci.....la linea Verona-Bologna.....tanti morti.....forse il capotreno è Paolo Cinti ma poteva essere uno qualsiasi di noi.....". La sensazione che si avverte è come quella di una vertigine, le gambe diventano molli, il



cervello comincia ad immaginare la terribile dinamica della disgrazia, cominci a pensare che potevi trovarti tu su quel maledetto treno e pensi subito ai tuoi cari, ai tuoi amici; pertanto appena chiusa la comunicazione con il collega che ti ha avvisato dell'accaduto, fai la stessa cosa.....prendi il telefono e chiami i famigliari ed appena loro rispondono dici le stesse parole udite poco prima : "...sono vivo !!!" e sai, mentre le pronunci, che non le stai dicendo solo per comunicare un'ovvietà ma le pronunci per convincere te stesso che sei stato fortunato e che purtroppo tante altre persone non potranno fare quella telefonata ai loro cari.

Questa è stata la giornata del 7 gennaio di 10 anni fa, quando il regionale proveniente da Verona e diretto a Bologna si scontrò con un treno merci sugli scambi della stazione di Bolognina ( che oggi non esiste più, avendo la nuova linea un diverso tracciato ) e che causò la morte di 17 persone ed oltre 80 feriti, di quella tragedia la magistratura dopo anni trovò i responsabili nei ferrovieri morti nell'incidente stesso.....questo è quello che vogliono farci credere. Vogliono farci credere che è stato un errore umano, si può parlare di errore umano far correre a 130 km orari in una nebbia con visibilità inferiore a 100 metri, che a quella velocità vengono percorsi in poco più di 2 secondi, senza nessun ausilio alla guida? Si può parlare di errore umano modificare le procedure di incrocio fra treni su linee a binario unico abbattendo le condizioni intrinseche di sicurezza con l'obbiettivo di ridurre di pochi minuti la percorrenza per aumentare la capacità di traffico della linea così da garantire maggiori guadagni a RFI, gestore delle linee ferroviarie? Si può parlare di errore umano far precedere il segnale di arresto di un solo singolo segnale di avviso che preannuncia l'aspetto dello stesso ? Cosa dire dei soldi spesi proprio in quegli anni per costruire le linee dell'alta velocità e lasciare marcire fino all'inverosimile le linee e le stazioni dei pendolari ?

Si , è vero ci sono dei responsabili per le tante tragedie accadute sui binari delle nostre reti ferroviarie: 1982 San Benedetto del Tronto 3 morti, 1985 Coronella 10 morti, 1989 S. Severo 8 morti e Crotone 12 morti, 1992 Ciampino 6 morti...29 giugno 2009 VIAREGGIO 32 morti .....ecc. Ma non possono farci credere che gli unici responsabili siano i ferrovieri che lavorano sui treni e sulle linee ferroviarie, le vere responsabilità sono molto più in alto, di chi ha deciso che il trasporto ferroviario sia un affare e non una necessità di milioni di persone che ogni giorno prendono il treno per andare al lavoro o a scuola e vogliono farlo con la convinzione di tornare a casa in sicurezza.

### [Mario Lombardi](#)

Ero giu' a Lesina quella mattina di 10 anni fa. Facevo il quinto superiore, bei tempi le ferie dal 23 dicembre al 7 gennaio..proprio quel giorno dovevamo tornare a Bologna. Ricordo mio padre (capotreno dall'80 ma già in ufficio) ke mi venne a svegliare..Mario è successo un incidente a bologna scontro fra treni...la nebbia...è morto Paolo Cinti...era il capotreno di quel maledetto 2255, lo conoscevo in quanto faceva l'allenatore di calcio e ho avuto modo di conoscerlo più volte...tra me e me pensai bel lavoro di merda deve essere quello, sai quando lasci casa e nn sai quando e se torni. Da buon masochista feci la domanda ed un'anno dopo entrai in ferrovia come macchinista, li capii tante cose...ed uno dei miei primi viaggi fu proprio il 2255 e come sempre la nebbia a farmi compagnia...ma coi sistemi di sicurezza ke solo dopo aver visto morire tutta quella gente decisero di mettere....R.I.P.

### [Emilio Fero](#)

La notizia arrivò tagliente, come il freddo di quel giorno, come il coltello che avrebbe dovuto tagliare la nebbia di quel giorno...

Incredulità, sorpresa, mille domande per la testa...Crevalcore...treno Verona-Bologna...personale veneto?...bolognese?...non ero ancora alla regionale, non immaginavo, non conoscevo molti colleghi facentine parte....

Poi squillò il telefono....e cominciò a delinarsi la scena,i pensieri cominciarono a raccogliersi, i battiti del cuore accelerare,le mani in faccia....

Lo shock vuole annullare i pensieri, riavvolgere il nastro della giornata, svegliare l'animo dall'incubo....ma non succede, le telefonate incalzano, confermano...il dolore e' forte....

Casa di Paolo. Parenti ed amici in cerca di parole di conforto, la speranza dei dispersi e' fortissima in Paola, non potrebbe essere altrimenti, piu' rassegnati nel cuore noi....

10 anni....10 anni senza una persona straordinaria,senza Paolo amico in tutto, amico di tutti, chi non l'ha conosciuto si e' perso un gascone moderno, dallo scherzo e battuta facili...e da cui, immodestamente, ho fatto mie le sue battute, ed in parte il suo modo goliardico di vivere la vita....

### [Matteo Ruggeri](#)

Erano passati circa due anni dalla mia assunzione in Ferrovia, pochi giorni prima di quel tragico 7 gennaio avevo percorso la stessa linea sempre col Treno 2255, anche quel giorno c'era la nebbia come il 7 Gennaio. Ricordo bene lo sconforto che prese tutti noi quando apprendemo la notizia, il 7 gennaio andai a Venezia nel pomeriggio, partii con uno stato d'animo confuso, quattro colleghi erano morti due li conoscevo, morti insieme a molti viaggiatori. Ancora non è chiaro cosa successe,

una cosa è certa, in quegli anni su una linea ad alto traffico si girava senza Scmt e senza Rs, questo, solo questo, dovrebbe bastare a chi conosce la ferrovia per sapere che su quella linea con la nebbia era un'impresa fare dei treni, dopo tanti Km percorsi guardando solo nebbia si arriva con gli occhi che ballano e vedi solo bianco, io stesso ho provato quella brutta sensazione, chi conosce la ferrovia sa che i nostri amici Cinti e De Biase non hanno colpe. Io li ricordo sempre quando mi capita di scortare il 2255 e non posso non pensare a quel giorno tragico. Oggi tutte le linee hanno l'Scmt e molte l'Rs, purtroppo è servita una strage per arrivare ad avere questi sistemi su tutte le linee.



### [Maurizio Fabbietti](#)

Non scorderò mai quella mattina, appresi la notizia da un collega al Piazzale Ovest di Bologna. Ricordo i colori e le persone della Bologna indaffarata, in un silenzio che ancora riesco a sentire quando ci ripenso o passo di lì. La camera 20 ammutolita, lacrime agli occhi di tanti ferrovieri.

## Emilia Romagna: immondezzaio di Trenitalia?

Il rinnovo del parco rotabile, a dar retta alle dichiarazioni degli esponenti della regione Emilia Romagna e dei dirigenti delle FS, dovrebbe essere uno degli obiettivi della messa a gara del trasporto ferroviario regionale.

In attesa di poter verificare la veridicità di tali dichiarazioni, constatiamo che ad oggi, e sicuramente per tutto il prossimo anno, non è prevista l'immissione di nessun nuovo materiale. Mentre nelle regioni limitrofe vengono immessi i nuovi treni ETR 425 la regione Emilia Romagna si sta trasformando infatti nella pattumiera di Trenitalia.

In cambio dei sicuramente più moderni Minuetto, nella nostra regione sono arrivati gli Ale 582 che, oltre ad essere dei rottami viaggianti, presentano tracce di amianto.

Sarebbe questo il "servizio ad alta affidabilità" tanto caro all'ormai ex assessore alla Mobilità Peri? La Regione Emilia Romagna, committente del servizio ferroviario regionale, cosa intende fare per tutelare e difendere la salute dei propri cittadini?

Le strutture sanitarie competenti, considerato che ormai non ci sono più dubbi sulla pericolosità delle fibre di amianto, cosa aspettano ad intervenire?

Trenitalia quali precauzioni ed informazioni ha dato al personale dipendente e ai pendolari che giornalmente vengono a contatto con tali materiali?

Attendiamo da chi di competenza risposte convincenti a questi semplici interrogativi.

La vicenda dello scambio fra Minuetto ed ALE 582 presenta anche risvolti interessanti. Vi è infatti il fondato sospetto che l'aver concentrato i Minuetto, la cui manutenzione corrente è svolta dalla Alstom, serva unicamente ad assecondare le esigenze e gli interessi della multinazionale francese. Questo a dimostrazione di come esternalizzare e privatizzare i servizi spesso siano scelte antieconomiche.

La gestione dei materiali rotabili solleva inoltre interrogativi inquietanti sul futuro dei ferrovieri del trasporto regionale i cui diritti, con il passaggio alla società regionale, rischiano di essere rottamati con la complicità di quei sindacati che, con troppa superficialità, hanno sottoscritto una clausola sociale preambolo della privatizzazione.

## MACCHINISTA JAZZ

Il peggioramento delle condizioni e dei carichi di lavoro e l'allungamento dell'età pensionabile stanno contribuendo a trasformare il lavoro del personale mobile in una vera e propria condanna, con tanto di strumenti di tortura. Dopo IVU ritorna il VACMA. Nelle regioni limitrofe assieme al nuovo materiale ETR 425 Jazz è tornato lo spettro del Vigilante. Un apparecchio inutile, dannoso per la salute e sicurezza, vero strumento di tortura che interviene ogni 55 secondi e che moltiplicato per le ore di condotta trasforma il macchinista nel Charlie Chaplin di Tempi Moderni.

Nel frattempo arrivano segnali inquietanti anche dalla Procura di Roma che aveva avviato un'inchiesta sul macchinista solo. I periti e la DTL, nominati per le indagini, propongono la reintroduzione del Vigilante. Una proposta grave che se accolta trasformerebbe l'inchiesta in una farsa, segno della completa subalternità ai poteri forti. Una lezione a quanti ritengono che il sindacato non serva più a

nulla e che per difendersi basterebbe solo un buon avvocato. Noi siamo convinti che il Sindacato come strumento di difesa collettivo sia utile, che occorre costruire l'alternativa sindacale a cgil-cisl e uil e solo un lavoro paziente ed il conflitto sono in grado di cambiare i rapporti di forza nella società. Per questo serve un sindacato generale, questa è la ragione della nostra militanza in USB.



## PENSIONI: CI RESTA LA LOTTA!

Difficile mantenere la calma davanti alla decisione della Consulta di bocciare il referendum promosso dalla Lega Nord per abrogare la riforma previdenziale targata Fornero. Anche questa volta il diritto degli interessati di pronunciarsi sulle questioni che li riguardano viene sacrificato sull'altare degli interessi dell'Unione Europea, dei mercati finanziari, dei Fondi Pensione privati.



Lo ripetiamo da anni, lo smantellamento del sistema previdenziale italiano, la pauperizzazione degli assegni pensionistici, l'allontanamento della soglia da raggiungere per andare in pensione sono tutti elementi prodromici alla possibilità di affermarsi dei fondi pensioni privati, quelli cioè che giocano in borsa e speculano con i soldi dei lavoratori e che, spesso, nei propri CdA vedono sedere sindacalisti che hanno il compito di abbindolare il maggior numero di lavoratori possibili. La Consulta ha dato inoltre un nuovo colpo, forse il definitivo, alla credibilità dell'istituto referendario, già particolarmente difficile da utilizzare per i vincoli a cui è sottoposto, confermando chiaro e tondo che il destino di un referendum, nonostante la fatica di raccogliere centinaia

di migliaia di firme in un lasso di tempo brevissimo, sostenendo anche spese rilevanti, e' in mano a pochi uomini e donne, scelti dalla politica, che possono in pochi minuti, per fini politici, dichiararlo illegittimo.

Il Governo Renzi tirerà ora un gran sospiro di sollievo e con lui tutte quelle forze politiche che votarono la riforma Fornero in Parlamento. Qualcuno di coloro che allora la votò oggi prova timidamente a ricordare che ci sono dei mostri creati da quella riforma, dagli esodati al fatto di dover raggiungere, oggi, almeno 67 anni di età per poter vedere una pensione pesantemente decurtata nel suo importo. Lacrime di cocodrillo fuori tempo massimo.

È evidente la necessità immediata di riaprire lo scontro sul fronte della previdenza, senza immaginare di lasciarlo in mano ai distinguo della politica, come sempre in ben altre faccende affaccendata. C'è bisogno di ritrovare unità tra occupati e disoccupati e precari perché l'interesse ad un sistema previdenziale giusto ed equo è di tutti, di ritrovare l'unità tra giovani ed anziani che hanno voluto distruggere mettendo gli uni contro gli altri nella fratricida guerra al privilegio che ha avvantaggiato solo il potere e il mercato.

C'è questo da fare, con urgenza, ora, scendendo in piazza, lottando e facendosi sentire con forza. Altrimenti i luoghi di lavoro diventeranno tombe a cielo aperto e per i giovani non vi sarà alcuna possibilità di entrare in un luogo di lavoro ed avere davanti una prospettiva di futuro.

In questa prospettiva i ferrovieri devono portare avanti la vertenza aperta ormai da due anni per abbattere il muro di silenzio e complicità avendo il coraggio di ricorrere anche a forme di lotta aspre ed incisive.

La piena riuscita del prossimo sciopero nazionale deve mandare un segnale inequivocabile: su pensioni, orario e condizioni di lavoro i ferrovieri non mollano!

