



Ferrovieri2.0

Marzo 2015

Sette buoni motivi per scioperare

- 1) Contro la svalutazione e la messa sul mercato di pezzi pregiati del Gruppo FSI che servirà:
 - al Governo per fare cassa ed immettere liquidità su un mercato ormai asfittico;
 - alle imprese ferroviarie, sia nostrane che estere, per acquisire nuove fette di mercato;
 - agli speculatori finanziari (con i conti nei paradisi fiscali) per ingrassarsi ulteriormente con i nostri soldi ed i nostri sacrifici;
 - al management delle fs per peggiorare le nostre condizioni di lavoro con la minaccia della concorrenza.
- 2) Contro le gare nel trasporto regionale che hanno obbiettivi identici e porteranno come risultato solo un peggioramento dei servizi e dei costi dei biglietti/abbonamenti.
- 3) Contro un contratto di lavoro che, anche se scaduto, continua a procurare danni: orari, turni e ritmi di lavoro insostenibili, negazione di diritti fondamentali, trasferimenti coatti.
- 4) Per il ripristino di trattamenti pensionistici che non ci costringano a morire di lavoro. È fisicamente insostenibile arrivare in salute a 67 anni con questi ritmi di lavoro (specie all'esercizio). È inaccettabile che ci siano ferrovieri ultrasessantenni in servizio fino allo sfinimento e giovani ragazzi e ragazze disoccupati per il poco lavoro disponibile. È vergognoso, poi, constatare che quando i nostri figli trovano un lavoro, questo è precario, senza diritti ed addirittura gratuito.
- 5) Per mettere la sicurezza al primo posto! Questa è la cultura ferroviaria che difendiamo. La lunga serie di incidenti ferroviari, gli omicidi sul lavoro, sono la triste conferma a quanto da tempo denunciavamo: liberalizzazione, privatizzazione e deregolamentazione del settore stanno minando la sicurezza dell'esercizio ferroviario. L'ANSF sta riducendo il suo ruolo a quello di mero notaio al servizio dei desiderata delle imprese ferroviarie:
 - consenso a DEIF e PEIF emanate a gogò dalle imprese ferroviarie, spesso contraddittorie e che le imprese stesso derogano a piacimento con atti ufficiali;
 - consenso al progetto di dematerializzazione documenti treno senza che le imprese coinvolte siano obbligate a fornire strumenti adeguati e siano responsabili della loro efficienza, scaricando tutto il fardello dei nuovi processi unicamente sulle spalle di macchinisti, formatori, capitreno, capistazione;
 - consenso alla riproposizione del VACMA, una sveglietta progettata negli anni 20 (durante il fascismo) e spacciata per moderna tecnologia di sicurezza.
- 6) Per il reintegro dei ferrovieri che hanno pagato in prima persona col licenziamento il loro impegno a favore della difesa di salute e sicurezza dell'esercizio ferroviario, e quindi della sicurezza e salute dei cittadini italiani.
- 7) Per la democrazia sindacale sui posti di lavoro. Contro il monopolio della rappresentanza imposto dall'accordo del 10 gennaio 2014 tra CGIL – CISL – UIL - Confindustria, per libere elezioni delle RSU, il diritto di assemblea e di agibilità sindacale, regole democratiche sulla rappresentanza.

Pensione a 58 anni – Riduzione dell'orario di lavoro – Turni vivibili –
Democrazia sindacale – Ferrovia sociale e sicura.

Articolazione dello sciopero

CARGO: dalle 21,00 del 12 alle 21,00 del 13 Marzo

UFFICI ED IMPIANTI FISSI: intera giornata del 13 Marzo

CIRCOLAZIONE TRENI PASSEGGERI e REGIONALE: dalle 21,00 del 14 alle 21,00 del 15 Marzo

EVITIAMO LA RAPINA

Il governo Renzi, fedele esecutore degli ordini impartiti dalla Troika Europea, si appresta a dare in pasto a banche e speculatori finanziari le Ferrovie dello Stato, la più grande azienda pubblica, patrimonio della collettività, costruita con la contribuzione dei lavoratori dipendenti.

Questa operazione speculativa, giustificata con la necessità di fare cassa per ripianare un debito pubblico che, nonostante la macelleria sociale di tutti questi anni, continua a crescere, è finalizzata a spostare ingenti risorse economiche dalla disponibilità collettiva a favore di capitali privati, speculatori vari ed evasori ultra-miliardari; gli unici che, in piena crisi economica, continuano ad accumulare ricchezze inimmaginabili.

A nulla serve l'esperienza disastrosa di chi – Inghilterra – ha perseguito questa strada per poi tornare indietro rinazionalizzando le ferrovie.

Non serve l'esperienza fallimentare delle privatizzazioni fatte nel nostro Paese: non c'è infatti una sola azienda che dopo la sua privatizzazione abbia dato i risultati annunciati. Tutte hanno prodotto lo stesso effetto: peggiorare e tagliare il servizio, aumentare i costi e le tariffe per gli utenti, abbattere i diritti dei lavoratori del settore.

Il recente rapporto pubblicato dalla cgia di Mestre -associazione di piccole imprese- evidenzia come le liberalizzazioni degli ultimi 20 anni hanno fallito uno dei suoi obiettivi principali, quello cioè di ridurre le tariffe, che, al contrario, in proporzione sono aumentate più dell'inflazione. In particolare nel trasporto ferroviario, settore "aperto" ai privati, dal 2000 i prezzi dei biglietti sono aumentati mediamente del 58,3% a fronte di un incremento dell'inflazione del 33,1%. Il peggioramento delle condizioni di lavoro e l'abbattimento dei diritti lo viviamo tutti i giorni sulla nostra pelle.

Ricordiamo che la distruzione della più prestigiosa compagnia aerea nazionale, l'Alitalia, è cominciata con la sua privatizzazione e quotazione in borsa; le migliaia di posti di lavoro persi, i licenziamenti, sono il frutto avvelenato delle privatizzazioni.

È lo stesso obiettivo che si persegue con la messa a gara del trasporto regionale.

Quello che conta per il governo Renzi e per le sue appendici locali è fare cassa coi beni comuni, incuranti della stessa volontà popolare espressa in occasione del vittorioso referendum del 2011 contro le privatizzazioni.

Dopo l'indebitamento, attraverso l'emissione dei bond, che andranno in scadenza nel 2020, adesso si pensa al mercato azionario, una gigantesca bolla speculativa che rischia di esplodere portando con sé la distruzione di altre migliaia di posti di lavoro.

Per rendere le FS appetibili ai capitali finanziari si sta infatti procedendo alla svalutazione del patrimonio dell'azienda: la fuoriuscita dell'infrastruttura dal gruppo impoverisce di 30-40 miliardi il patrimonio aziendale; l'azzeramento del contratto di servizio universale merci sta decretando la chiusura di fatto della Cargo. La cessione della rete elettrica a Terna e la privatizzazione delle aree commerciali di Grandi Stazioni, la parte pregiata, si inseriscono in questo progetto di svalutazione del patrimonio delle FS. Proprio quest'ultima operazione è indicativa delle finalità del processo in atto: dare in pasto ai privati le parti pregiate per privatizzare i profitti e socializzare le perdite.

I tagli operati con la legge di stabilità, la depatrimonializzazione delle Fs avranno pesanti ricadute su salari, diritti e posti di lavoro dei ferrovieri.

Ma a leggere le informative dei sindacati complici sembrerebbe che ... tutto va ben madama la marchesa, il palazzo brucia ma i servitori ci assicurano che appunto tutto va bene! Al massimo si dicono preoccupati!

Al contrario l'USB ritiene che c'è ne abbastanza per lanciare una forte ed ampia mobilitazione contro quella rapina ai danni dei lavoratori che è rappresentata dalle privatizzazioni.

Per la difesa dei beni comuni e per ri-nazionalizzare le Ferrovie perchè, in un Paese come il nostro, con grandi diseguaglianze sociali e squilibri territoriali, solo una grande azienda di trasporto pubblica può garantire tariffe, servizi, orari e regolamenti omogenei da Brennero a Palermo.



In questo disegno inviatoci da un ferroviere ecco come suo figlio vede l'azienda. Nel ringraziarlo per la collaborazione ci complimentiamo con l'autore anche per le doti di preveggenza dimostrate.

A giunta regionale, società di trasporto, sindacati complici diciamo a chiare lettere che i ferrovieri non sono mucche da mungere.

Il 23 febbraio scorso la commissione aggiudicataria la gara d'appalto del trasporto ferroviario regionale ha svelato il segreto di Pulcinella. L'unica offerta economica prevenuta è quella della cordata Trenitalia Tper con una proposta al rialzo del 9 %, 14 milioni di euro annui.

Non potendo procedere all'aggiudicazione si apre ora una fase di rinegoziazione a cui le parti si sono dette disponibili.

La tanto sbandierata clausola sociale comincia a mostrare le prime crepe, il rischio concreto infatti è che i costi del negoziato siano scaricati sulle spalle dei lavoratori con un nuovo attacco a diritti, salari ed occupazione.

Lo ribadiamo le gare sono funzionali ai processi di svalutazione e privatizzazione del gruppo FS che il governo Renzi, in ossequio ai dettami della troika, vuole portare a compimento e la gara del ferro è solo una variante locale dell'identico processo.

In attesa della rivoluzione ferroviaria del '17 annunciata dalla Giunta Regionale, constatiamo che il servizio offerto peggiora sempre più con allarmanti ricadute sulla stessa sicurezza dell'esercizio ferroviario, trenitalia sta dirottando in regione i treni da rottamare - vedi gli ale 582 che presentano tracce di amianto -, le condizioni di lavoro, i turni e i carichi di lavoro dei ferrovieri, grazie agli accordi di cgilcislui, sono insostenibili.

La gestione dei materiali rotabili solleva 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. Una clausola sociale che non garantisce salario, occupazione e diritti dei lavoratori e si preoccupa unicamente di escludere dalle trattative l'USB, colpevole di essere l'unico sindacato che contrasta la svendita del trasporto pubblico.

A sostegno dello sciopero nazionale di 24 ore dei ferrovieri del 14/15 marzo prossimo l'USB dell'Emilia Romagna ha indetto per il 15 marzo 8 ore di sciopero regionale in Trenitalia, per dare continuità e forza alla vertenza in atto e per rivendicare la partecipazione alle varie fasi della trattativa.

Donini dixit: *"Il trasporto pendolare per noi è un elemento centrale – commenta*



*l'assessore regionale ai trasporti Raffaele Donini – per questo ho deciso di verificare di persona il servizio, ovviamente senza annunciare prima la data perchè altrimenti si vanificherebbe l'efficacia del potere ispettivo. Cercheremo tutti i modi per migliorare il servizio sapendo bene che siamo in una fase di transizione. Il materiale rotabile dell'Emilia-Romagna è in alcuni casi vecchio, ma il problema potrà essere risolto nei prossimi anni. Con la 'gara del ferro' rinnoveremo completamente e totalmente il **materiale ciclabile della regione**".*

In questa simpatica immagine il Presidente della Regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini assieme all'assessore alla mobilità Raffaele Donini presentano il primo esemplare di materiale ciclabile di prossima immissione. Avete voluto la bicicletta e adesso pedalate!

FIN CHE LA MANUTENZIONE VA....

Girava una barzelletta in officina "su una canoa, metà dei vogatori remavano in un verso, l'altra metà nel verso opposto, la canoa restava ferma", era la parodia di una disorganizzazione da azienda statale. La manutenzione dei rotabili è, in questo momento, messa allo stesso modo: sforzi e fatica per migliorare lo stato dei treni da parte di quelli che ancora si sentono orgogliosi di chiamarsi ferrovieri e pensano di lavorare per persone che prendono i treni per scelta, voglia, necessità; poi ci sono quelli che remano contro, anche questi sforzi e fatica, lavorano solo per l'azienda e per loro stessi, per il core business, il MOL, lavorano per ridurre: i costi, non le spese inutili, il personale, tanto poi esternalizzano, i ricambi e il magazzino, non comprano e radiano, buttano via pezzi nuovi, quello che già c'è, tanto che servono tutti sti ricambi, i treni girano comunque!

Ma come girano? Ma che ne sanno questi di quello che serve?

Statistiche, query, audit, piani della qualità, verificano il budget, il fabbisogno, interrogano i dati dal sistema; diceva uno di questi che qualcosa capiva, infatti l'hanno licenziato, se nel sistema inserisci *merd-in* otterrai solo *merd-out*.

Bastava andare da un qualsiasi tecnico o capo tecnico di un qualsiasi impianto di manutenzione e chiedere: Come mai i treni chiedono spesso riserva, non va il riscaldamento, fanno ritardo, le porte non si aprono, i bagni sono chiusi, i sedili rotti, sono brutti, sporchi e puzzolenti?-. La risposta sarebbe stata sempre la stessa, - non abbiamo ricambi, siamo in pochi, non abbiamo gli attrezzi e sono tutti rotti-, oppure - la manutenzione è esternalizzata alle ditte, che ne sappiamo noi di quello che fanno!

Ma facciamo un esempio, parliamo di treni vecchi, simili, Ale 582, 724, 642, il diverso ragionamento sul perché anche i treni nuovi, in certi casi, non funzionano bene, lo rimandiamo ad un'altra puntata; anche per i treni vecchi la storia è differente, le Ale 642 camminano, un rotabile nato bene vent'anni fa, un po' di manutenzione, ma il suo lavoro lo fa.

Un deposito del sud, Ale 724 trent'anni di vita, ritardi, riserve, grossi problemi di circolazione a causa di limitazioni di velocità eppure trasportano

migliaia di persone al giorno che ormai a questi disservizi ci hanno fatto l'abitudine. Ebbene, una manica di temerari prova a remare e anche l'azienda, per volere o per voglia, decide di far remare tutti dalla stessa parte: un po' di modifiche, scambi di informazioni, istruzione al personale, attrezzature nuove, i tecnici giusti al posto giusto, e la barca si muove, piano piano, ma si muove; i pendolari, ormai rassegnati, non se ne accorgono, anzi si lamentano che il treno è arrivato troppo presto del solito, ma i macchinisti si, meravigliati, vedono la corrente, non del fiume, ma dell'amperometro motori che in frenatura sale e ti guardano, prima preoccupati poi increduli dicendo, ma allora funziona, erano vent'anni che non lo vedevo.

Un deposito del nord, Ale582 venticinque anni di vita, un rotabile nato così così, da mantenere, manutentare, quotidianamente o quasi; chissà perché, arrivano dal resto d'Italia questi rotabili, arrivano i peggiori, quelli un po' più trascurati, vecchie abitudini ferroviarie. Riserve, ritardi, guasti, ma qui i pendolari non sono rassegnati, erano abituati meglio, qui si incazzano. I nostri vogatori si mettono a remare, la barca si muove, i macchinisti ti dicono che ultimamente vanno meglio, poi però toccano ferro e partono. Ma la corrente è troppo forte, la barca comincia ad andare indietro, ci vorrebbe un po' di personale, attrezzature moderne, e poi lì vicino c'è un motoscafo, c'è l'OGR-ci daranno una mano loro-remano questi rotabili da vent'anni. Ma come, non lo sapete, l'OGR è chiusa dal 2014, l'azienda ha fatto un piano immobiliare, pardon, industriale, è il core-business, la manutenzione non serve più, i treni sono tutti nuovi, non si rompono e non invecchiano. Allora che si fa? Da lontano inizia a vedersi una nave da crociera, l'azienda ha affittato un transatlantico, chissà quanto avrà speso, altro che motoscafo OGR, sono arrivate le ditte esterne. Indovinate chi è il comandante!

