

Cronache (croniche) ferroviarie

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferroviario di USB. La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi. Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: trasporti.usb.it
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: cronacheferroviarie@usb.it

In questo numero:

| | |
|--|----|
| Editoriale..... | 1 |
| Sciopero generale del 27 | 2 |
| Lavoro | 3 |
| Piattaforma contrattuale..... | 4 |
| Proteste | 5 |
| Trenitalia, eliminati i last-minute..... | 6 |
| Privatizzazioni, parte il Thello..... | 7 |
| Wagon lits | 7 |
| Lettera aperta al prof. Vangi..... | 8 |
| Lettera di una collega | 9 |
| Spettacolo | 10 |
| Pillole & Agenzie | 11 |

visita www.cronacheferroviarie.com/!

EDITORIALE

Buon anno ai lavoratori

Eccoci qui. Siamo infine giunti nel **2012**.

E ci siamo arrivati in vari modi. Qualcuno standosene abbarbicato su un tetto per protestare contro i tagli dei posti di lavoro, qualcuno standosene al lavoro sperando di potersene stare a casa, qualcuno standosene a casa pregando di trovare un lavoro. Qualcuno ha preso il bus anziché il treno per andare al sud.

E per chi lavora in ferrovia le cose non vanno poi tanto meglio.

Il **contratto della Mobilità** (1° gennaio 2009 - 31 dicembre 2011) è morto. Non ne sentiremo la mancanza, perché non lo abbiamo neppure mai visto! **Speriamo che il prossimo sia il contratto della Velocità**, sennò qui rischiamo di restare al palo ancora a lungo. La busta paga dei ferrovieri è ferma da febbraio 2008. Non ci credete? Nel ruolo paga di febbraio 2008 compariva per la prima volta la voce "EDR 08 Contr. Unico". 60€ (chi più, chi meno) lordi negli ultimi 4 anni.

Forse è anche grazie a questo che il Gruppo FSI ha vinto il premio "Oscar di Bilancio 2011".

Intanto però si investe in opere faraoniche, come ad esempio la stazione di Roma Tiburtina, inaugurata in pompa magna il 28 novembre, quando, ricorderete, i familiari delle vittime della strage di Viareggio furono tenuti alla larga per evitare fastidi. E intanto in stazione ci sono 3 negozi. Non è un eufemismo, sono davvero tre.

la Redazione

| Descrizione | P | P | Fig | Parametri | Aliquota | Tributazione | Competenze |
|----------------------------|---|---|-----|-----------|----------|--------------|------------|
| EDR 08 contratto unico | X | X | | | | | 57,17 |
| EDR 08 contratto unico | X | X | | | | | 1.450,88 |
| EDR 08 contratto unico | X | X | | | | | 57,17 |
| Salario Professionale | X | X | | | | | 57,17 |
| Ind. Utilizz. Professe | X | X | | | | | 57,17 |
| Ind. oraria lavoro festivo | X | X | | | | | 57,17 |
| Rimb. pasti PDMPV | X | X | | | | | 57,17 |
| Digi-pasti PDMPV | X | X | | | | | 57,17 |

SCIOPERO GENERALE DEL 27**Contro il Governo Monti, contro questa Europa**

L'USB, insieme ad altre sigle del sindacalismo conflittuale ed indipendente ha indetto lo sciopero generale per l'intera giornata del 27 gennaio.

Uno sciopero che si rivolge a tutti i lavoratori del pubblico e del privato e che intende coinvolgere in una manifestazione nazionale che si svolgerà a Roma nella stessa giornata anche i pensionati, i disoccupati, i migranti e tutti coloro che intendono protestare contro le politiche del governo Monti.

Il "nuovo falso governo tecnico" che si sta muovendo in perfetta continuità con il precedente e con l'appoggio della maggioranza delle forze politiche di centro-destra e centro-sinistra in una indecente ammucciata mai vista sino ad ora, è in realtà un "forte governo politico" che rappresenta e tutela i padroni, i ricchi, il ceto politico, le banche, la finanza internazionale e gli interessi di quella Europa che sta mettendo in ginocchio interi popoli del vecchio continente.

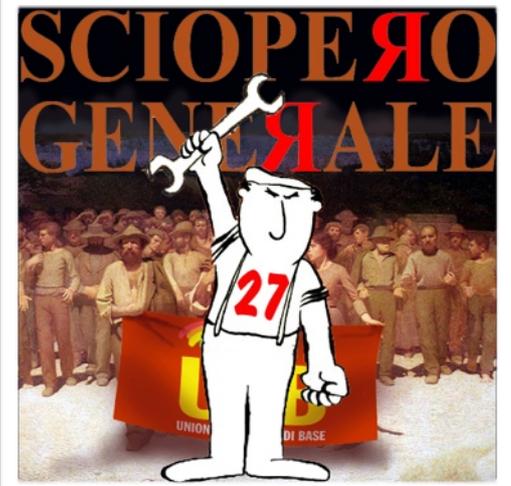
Non possono essere lette in altro modo le misure del governo Monti che ha confermato tutti i provvedimenti del suo predecessore Berlusconi ed ha affondato il coltello su pensioni, IVA, casa, servizi, welfare e potere d'acquisto dei salari, senza neanche toccare i grandi capitali e patrimoni che in questo paese sono per il 50% detenuti solo dal 10% della popolazione ricca.

Chiare le motivazioni dello sciopero che non possono essere racchiuse in un ambito vertenziale di carattere prettamente sindacale, ma che colgono invece problematiche politiche generali, come del resto deve necessariamente fare uno sciopero generale:

- contro il governo Monti che conferma le precedenti manovre, colpisce l'intero sistema pensionistico e il livello di vivibilità economica dei pensionati, riduce il potere d'acquisto dei salari attraverso l'aumento dell'IVA, dell'Irpef locale, dei ticket sanitari, delle accise sulla benzina e l'adozione dell'ICI sulla prima casa;
- contro le politiche ispirate dall'unione europea e condivise dai vari governi, che tutelano gli interessi del grande capitale bancario, finanziario ed economico, scaricando i costi della crisi capitalista sui lavoratori e sulle fasce di popolazione più disagiata;
- contro le precedenti manovre del governo Berlusconi che complessivamente prevedono misure su licenziamenti, privatizzazioni e peggioramento delle condizioni di lavoro dei lavoratori privati e del personale del pubblico impiego e della scuola (anche con l'accorpamento selvaggio degli istituti), compresa la riduzione del personale, la cassa-integrazione, la mobilità obbligatoria, la possibilità di licenziare e il blocco dei contratti, contro la riforma scolastica del Ministro Gelmini;
- contro le politiche del "piano Marchionne", le delocalizzazioni e la deindustrializzazione in atto, l'estensione dell'accordo Pomigliano in tutto il gruppo Fiat e nelle aziende metalmeccaniche collegate, la cancellazione del contratto nazionale e la svolta autoritaria in atto nelle relazioni sindacali;
- contro il patto sociale e l'attacco ai diritti dei Lavoratori;
- contro l'accordo del 28 giugno 2011 tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria, ratificato il 21 settembre scorso che ha aperto la strada all'art. 8 della manovra del governo e alla cancellazione dei contratti nazionali;
- per la piena applicazione delle misure di tutela su salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

L'appello che quindi rivolgiamo, per primi ai lavoratori e alle lavoratrici, ai pensionati, ai disoccupati, ai precari, agli studenti e ai migranti è quello di scendere in piazza in uno sciopero generale e generalizzato che metta in discussione questo governo e l'Europa delle banche e della finanza e dica con forza che il debito che è stato generato dalle loro politiche noi non intendiamo pagarlo.

Ci rivolgiamo anche a tutte quelle organizzazioni e componenti sindacali, interne ed esterne al sindacalismo confederale e autonomo, che pur se con posizioni e storie diverse dalle nostre, intendono utilizzare la data del 27 gennaio per costruire una giornata di lotta e di mobilitazione comune, uno sciopero contro il



governo Monti e contro l'Europa delle banche e dei poteri forti.

L'avvicinamento alla data del 27 gennaio e la preparazione dello sciopero generale, a partire dal 15 dicembre, sarà colma di iniziative, di confronti, di assemblee su tutto il territorio nazionale, per costruire una scadenza che non potrà certo essere limitata ad uno sciopero e ad una manifestazione nazionale, ma dovrà rappresentare un momento di verifica e di lotta nell'ambito di una mobilitazione che è iniziata la scorsa estate e si preannuncia di lunga durata.

Aggiornamento del 15 dicembre 2011

Anche l'OrSA si unisce agli altri sindacati di base che hanno proclamato l'astensione generale dopo l'assemblea plebiscitaria di Roma del 2 dicembre.¹

Unione Sindacale di Base

LAVORO

Se non è liberalizzazione questa

La notizia assume un valore di profonda preoccupazione, in quanto, nel più assoluto silenzio dei media che contano, il gruppo FS si è disfatto di circa 800 lavoratori dipendenti dei Wagon Lits rimodulando l'offerta commerciale dei treni notte, ora affidata alla nuova società TVT, nata dalla partnership tra Trenitalia ed una partecipata di SNCF, che ha assunto nuovi dipendenti ai quali ha imposto un nuovo modello contrattuale, figlio non riconosciuto dei contratti nazionali italiano e francese, che prevede un costo del lavoro al ribasso, foriero di un risparmio del 30% su quanto dovuto in condizione istituzionale.

Tutto ciò avviene in un clima sociale particolarmente deteriorato, nel quale gli spiragli di umanità si vanno sempre più rarefacendo, ad unico beneficio degli interessi dei nuovi padroni che, senza eccessiva cortesia, sentendosi particolarmente ispirati, stanno imponendo una metodologia d'intervento volta a sottopagare chi già ricava utili modesti dal quotidiano dovere, mostrando, quale effetto di ritorno, un sentimento traboccante di gratitudine verso quanti si prodigano a tal fine.

In mancanza di un contratto ferrovieri oramai scaduto, in tale maniera, si vede bene come la nostra leadership societaria si fa sempre più intraprendente, risultando del tutto incurante anche della fastidiosa abitudine, ora non più necessariamente utile, della concertazione, senza cedere ad alcuna tentazione di un momento di comunione ideale, neppure con i vecchi commensali di sempre.

In tale maniera TVT diviene un test innovativo per deprezzare maggiormente il prodotto lavoro, secondo costume globale, azzerando, nello stesso momento, delle situazioni lavorative sedimentate, andando, di filato, alla messa in mora di un sistema di organizzazione e di regole condivise ultracentenario, con un incedere che mostra tutto il suo rozzo charme mentre riscrive le regole del lavoro.

Oggi, pertanto, dinanzi ad un'Europa retrò sempre più smaniosa di affondare, in un'atmosfera inquietante, le mani nella linfa vitale dei vari istituti nazionali più remunerativi, si attua ciò che è nelle premesse del governo Monti, una mistura di tecnocrazia avanzata con un liberismo arretrante, che proprio sotto la ferrea egida degli accordi comunitari, in assenza di sentimenti etici, ha deciso di passare ad una nuova concezione di quello che deve essere l'intero programma economico dell'Europa Unita, includente tra l'altro, il panorama dei trasporti.

In anticipo sui tempi, pertanto, quasi a voler accelerare l'incedere di tanta fretta comunitaria, il gruppo FS ha dato la stura, ancor prima dell'inizio della festa, ad un panegirico d'interventi di cui questa estromissione forzata, seppur indiretta, di 800 lavoratori, costituisce un prodromo significativo.

Non ce ne siamo ancora accorti, ma siamo in guerra, in quanto siamo entrati in un nuovo modello di dialettica sociale dove il padrone non tratta più ma, diversamente, obbedisce ad un cartello legalizzato da un potere illusionista occulto, con una regia privata ancor più nell'ombra.

In questa maniera l'orbita economica dell'intero sistema paese sarà via via deviata secondo una tangente che non recupererà più alcuna rotta armonica preordinata, andando a sconfinare in spazi siderali sconosciuti, dove le teorie finanziarie oligarchiche non avranno più freni inibitori, in quanto nelle sconfinite

¹ <http://www.sindacatoorsa.it/comunicati/S.G.Or.S.A.27.01.2012controMonti.pdf>

praterie cosmiche ognuno può toccare e rivedere i cardini della teologia del profitto a danno di terzi, con malvagio senso di trionfo sentendosi nel proprio elemento.

Da qui i risultati dell'intero iter si avranno solo a conclusione dello stesso ed in tempi di bilancio e qualcuno, primi tra tutti i lavoratori, dovranno fare i conti sulla propria pelle di questo nuovo sentir di un'economia che, postulando polverosi principi innovativi in materia, con ben poco di innovativo, rappresentando un cattivo surrogato di qualcosa già relegato nei tempi bui della dittatura, riuscirà a metterci addosso il rimpianto della politica finanziaria creativa accennata da Tremonti, che in tempi odierni appare, davanti a questi sciacalli ingordi, soltanto uno scialbo scolareto.

Se non è liberalizzazione questa cos'è allora, se i nostri rappresentanti istituzionali stanno imprimendo la loro grossolana impronta su un tessuto sociale delicato quale una cristalleria di Boemia, dove il solo spostamento d'aria potrebbe costituire un tornado con esiti catastrofici, esiziali per lo stesso motore di ricerca economico che ne è stato il propulsore.

Eppure dinanzi a tanto sfacelo annunciato il sindacato ufficiale si è trincerato dietro una battaglia etica, facilmente condivisibile, quale la difesa delle pensioni più basse e contro la tardata uscita dal lavoro dei quarantenni di contribuzione, costituente, però, un punto d'arrivo che non può restare tale.

In tal modo passa l'idea di questi manager dalla morale frammentaria, mancante di aderenza ai canoni dell'economia classica, che da molto tempo differenti movimenti di opinione hanno recensito negativamente con voce chiara e tono sicuro, non disertando neppure accenni poco velatamente polemici, annunciando, tempestivamente, che così facendo si va verso un conflitto generale senza soluzione di continuità, capace di mettere a repentaglio intere economie nazionali, la sovranità delle quali oggi vacilla paurosamente sotto i colpi di speculazioni bancarie che mostrano adesso il proprio volto deforme, e questa volta il disinteresse diffuso e la stessa beata ignoranza, nel letargo emotivo, non potranno essere considerati una benedizione dal revisionismo storico che, passata la buriana, si dovrà fare ad ogni costo, tanto per restare in tema.

Luigi Corini

PIATTAFORMA CONTRATTUALE

C'era una volta...

Pensare che non sarebbe neanche difficile predisporre una piattaforma per il rinnovo contrattuale scaduto ormai da oltre 4 anni, basterebbe chiedere l'applicazione degli accordi nazionali di settore e degli articolati contrattuali :

1. accordo nazionale del 21.05.2004 relativo all'organizzazione del settore dove è prevista la presentazione dei "piani di attività", contrattazione delle prestazioni notturne, organizzazione numerica e qualitativa dei reparti e impianti;
2. accordo nazionale del 2010 relativo al processo di internalizzazione delle attività di rinnovo linea di contatto e rinalzatura rotaie, con adeguato piano di investimento per macchine e assunzione del personale;
3. accordo nazionale del 05.04.2011 sulle zone SCC alta velocità con una trasparente manifestazione di interesse e risorse umane adeguate (15 ferrovieri circa per la DTP di Roma);
4. manifestazioni di interesse a tecnico e capo-tecnico come da accordo DTP del 27.06.2011;
5. maggiorazione del 20% dei riposi per coloro che effettuano la 3° notte (allegato 5 CCNL '98);
6. applicazione dell'art. 2 dell'Accordo di Confluenza sulle relazioni industriali.

Ovviamente chiedere di riportare lo stipendio al tasso di inflazione subito negli ultimi 4 anni (circa 300 euro mensili), con un adeguamento delle competenze accessorie ferme oramai da decenni.

Chiediamo fortemente l'internalizzazione delle attività manutentive e il giusto riconoscimento professionale riportato nelle declaratorie contrattuali e nella organizzazione produttiva che si è data la società, l'ap-



plicazione delle norme sulla sicurezza in riferimento ai riposi giornalieri e settimanali senza ulteriori lungaggini, dopo 4 anni di ritardi non e più possibile concedere credito a questa azienda che ha la sfrontatezza di chiedere enormi sacrifici, ulteriori flessibilità e soprattutto la scomparsa del ferroviere dovuta a una incessante politica di esternalizzazione.

Occorre avere il coraggio di dire no sui tavoli di trattativa e non sottoscrivere tutto quello che chiede la dirigenza e senza sentire i ferrovieri, quei ferrovieri che si devono riappropriare della rappresentanza attraverso il rinnovo delle RSU scadute ormai da oltre 4 anni e non essere rappresentati da personaggi che non ascoltano e rappresentano solo se stessi.

USB Trasporti

PROTESTE

I ferrovieri di Milano

Ieri sera sono andato in stazione Centrale. Non per prendere un treno, come faccio ogni due giorni nelle ultime settimane per raccontare Amico treno non ti pago o La lega la mora e le more (ultimo racconto vivo presentato in anteprima a Pavia spazio Acquasumarte 10 dicembre), ma per andare a trovare i ferrovieri che scioperano e presidiano da tre giorni a Milano, alla Stazione Centrale, due o tre di loro dormono sulla torre che c'è vicino ai binari 22 e 23 ma in fondo, dopo l'uscita dalla Stazione, praticamente in mezzo al nulla! Però mediaticamente fanno breccia perché ieri i telegiornali regionali e fors'anche nazionali ne parlavano. C'è stata l'equipe di Santoro come mi ha detto un giovane ferroviere calabrese che ho incontrato ieri appena subito prima di entrare nell'area binari. Lui mi ha accompagnato nell'ufficio occupato dai ferrovieri, al binario 21 credo, all'inizio del binario. Davanti l'ufficio un banchetto per raccogliere firme per chiedere la riassunzione o ricollocazione di 830 o forse più lavoratori dei treni notte che saranno licenziati da oggi perché i treni Notte saranno eliminati (c'è un elenco dettagliato in uno dei fogli). Siccome c'è scritto siamo tutti alla Torre, chiedo come si fa per arrivarci a qualche ferroviere TN (treni Notte, anche se mi sembrava Trenord!). Mi spiegano come si fa. Ci provo da solo e mi perdo nel sotto passaggio che c'è in fondo al binario 22. Torno indietro, c'è una donna che sarà licenziata con la coperta e il cuscino. Si appresta ad andare a dormire in una delle tre tende montate sotto la torre. Insieme a lei vado verso la torre. Costeggiamo il muro del binario 24, oltre il muro finestre e "balconi" ci fanno vedere il Viale di Milano adiacente, con la 93 che ci passa. Credo sia Viale Stelvio ma non sono sicuro. Mi avevano detto che c'erano controlli di polizia ferroviaria per non fare arrivare esterni ed "estranei" al presidio, segnalato da un fuocherello dento a un fusto di latta. Paesaggio da film di Ken Loach o fratelli Dardenne?

Attraversiamo i binari, passiamo sopra una "passerella" (in realtà una fila di lingotti di cemento) per non camminare sulle pietre perché ormai i binari sono quasi scomparsi o "divaricati" (sono binari "morti" o utili per treni che vanno spostati), si capisce che non c'è pericolo! Arriviamo in un punto dove c'è una specie di sopraelevato, con dei portici, o meglio una grande tettoia, per salire ci sono pochi scalini. Un uomo e una donna sopra gli scalini. Ci chiedono chi siamo. Io mi presento, non sospetto che possano essere..."Polizia ferroviaria!". Siamo in una zona di confine, poco visibile, che cazzo ci sta a fare la polizia ferroviaria? Già 'sti poveri cristi sono relegati qui in mezzo a i binari, nel nulla, manco fossero in centro Milano o alla Stazione, e con tutto ciò, due soggetti arrivano e la Polizia Ferroviaria in borghese...

"Lei deve andar via..." rivolgendosi a me, "e lei"... "Io sono una di quelli che sciopera", "Va bene", dicono, la donna che è con me poi dice che io sono con lei e andiamo verso il fusto col fuocherello, ma il Poliziotto borghese la chiama e le dice che sono stati segnalate due persone e uno non è riconosciuto e quindi "è pregato di tornare indietro". Io vado via e mi fermo davanti il presidio al binario 21. Viene un ragazzo a proporre un concerto della barbon band, dice che il suo chitarrista ha ricevuto un invito da qualche ferroviere. Il ragazzo sui quaranta o un pò meno dice che dorme insieme ad altri nel sotterraneo della stazione dove c'è un dormitorio. ne parla al delegato sindacale che va dentro l'Ufficio e si informa. Dice che non ci sono permessi per cantare o suonare sotto la torre. Magari davanti il presidio, ma sotto la torre no. E lo liquida. Il ragazzo se ne va invitandomi ad andarli a trovare nel sottopasso. Poi arriva una donna che si informa per andare alla Torre. La riconosco, dopo quindici anni circa! È E.,? L'avevo incontrata dieci o più anni fa durante cortei e manifestazioni a Milano tramite Claudia che lavora e milita nell'area

del commercio equo e solidale. E. mi dice “Lilliuput?”, io dico sì, più o meno, ex, post... Poi decidiamo di andare alla Torre perché lei è motivata ad andare. Io dico che mi hanno cacciato e lei dice che può andare da sola se non voglio andare. Dico che l’accompagno. In effetti, questa volta, niente controlli, arriviamo al fuocherello, ci sono tre o quattro ferrovieri o lavoratori della Notte (TN), compresa L., quella di prima che mi aveva accompagnato. E anche l’uomo e la donna che prima mi avevano cacciato. Ci dicono che non possiamo stare lì e che già a me me lo avevano “formalmente” detto. Noi andiamo via, guardiamo le scritte degli striscioni appesi. Poi, subito dopo aver disceso gli scalini, due sbirri in divisa ci inseguono “formalmente” dicendo e quasi gridando e rivolgendosi a me “Ehi tu, vieni qua”, “Che c’è? come mai io?”, dico, “Documenti”, né io né E. abbiamo documenti. Ci dicono “Non avete visto il cartello con scritto Vietato entrare?”, noi diciamo di no, ed è vero. Poi ci fanno un pò di pressione “poliziesca” (però non ci riaccompagnano, come fa notare E., quindi non è pericoloso né vietato quel percorso), ci chiedono le generalità, verificano tramite radio trasmittente e poi ci mandano via. Sapore di polizia fuori luogo? eccesso di...? ‘sti ferrovieri che si vanno a infilare in questo vuoto “ferroviario”? perché non si mettevano davanti la stazione? Uno di loro ci dice che li avrebbero sgomberati subito o neanche fatti arrampicare. Vedremo come va l’incontro col governo oggi, dopo di che, ci ammutiniamo! ma non ammutoliamo! (si dice così per dire stare zitti? muti?)

Angelo Maddalena

TRENTALIA, ELIMINATI I LAST-MINUTE

Nuova politica per gli incassi aziendali

La direzione regionale del Lazio ha deciso di cambiare strategia circa la vendita dei biglietti per la relazione Roma Termini - Fiumicino Aeroporto, mandando in soffitta, anzitempo, il banchetto per il commercio a terra dei recapiti di viaggio last-minute, per i quali aveva previsto perfino la lieve maggiorazione di prezzo di un euro.

Di questa scelta, inaspettata ed a dir poco anti-economica, non se ne capisce il perché, considerando quanto l’omino di turno riusciva ad introitare in quella postazione strategica.

D’altronde va anche ricordato che sul sito e negli ordini di servizio specifici è ancora riportata la possibilità di acquisto del biglietto al treno, eppure dall’oggi al domani sono stati mobilitati tanti agenti, soprattutto dagli uffici direzionali, per effettuare un servizio di informazione a terra a beneficio della clientela, che sarà invitata ad acquistare i biglietti nei punti vendita della stazione.

Tempi incerti questi, è il caso di dirlo, in quanto proprio non si vede spiraglio alcuno di razionalità in tutto ciò, potendosi constatare, in maniera differente, un’inversione di tendenza capace di stravolgere la politica aziendale pregressa ricca di soddisfazioni per gli austeri ragionieri societari, i quali, ora, dovranno rivedere diverse voci di spesa, perché arriveranno meno soldi e comunque con tempi più lunghi, mentre l’agio dei rivenditori autorizzati avrà un incremento palpabile.

A questo punto non sappiamo più che pensare anche se i soliti Soloni, quelli che fanno sempre più degli altri che non dicono, indicando l’ovvio ci hanno riportato alla memoria la possibilità di un “entente”, vale a dire un’alleanza politica, dopo l’incontro di inizio anno, recensito puntualmente da queste colonne, dove l’attuale sindaco capitolino aveva incontrato dei noti manager privati, i quali gli avevano sottoposto la necessità personale di un’attività in libera concorrenza con Trenitalia, insistente proprio su questa relazione.

Allora questo è proprio il momento giusto, perché anche la politica governativa del giovane esecutivo politico nazionale tende verso liberalizzazioni ad ampio spettro, per cui potremmo dire che il tempo dei monopoli o degli oligopoli è veramente tramontato, considerato anche che ci sono già alcune società che espletano un servizio alternativo su gomma con tempi contenuti, confort più che accettabili, ma a prezzi decisamente più economici e quindi altamente competitivi.

Forse questa mossa dei docenti di via di Villa Spada a Roma è davvero un segno dei tempi o, diversamente, è soltanto la dimostrazione del genio della banalità, e l’abbassamento delle entrate sarà compensato da un contenimento delle spese aziendali regionali, iniziando, guarda la novità, da quelle del personale.

Segreteria regionale USB Lazio ferrovieri

PRIVATIZZAZIONI, PARTE IL THELLO**Un esempio di azione sindacale comune europea!**

L'11 dicembre ha circolato il primo treno viaggiatori non SNCF sulla rete ferroviaria nazionale francese. Si chiama "Thello", fa servizio partendo da Venezia la sera, con fermate a Vicenza-Padova-Brescia-Milano, e poi a Digione arrivando a Parigi al mattino. Naturalmente il servizio è anche sulla tratta inversa da Parigi a Venezia.

È gestito dalla società TVT, una società mista fra Veolia (di cui ha quota parte anche SNCF) e Trenitalia. La particolarità, ovviamente per noi negativa, è che ai dipendenti TVT non viene applicato né il contratto dei ferrovieri italiani, né di quelli francesi; il tutto con un "costo de lavoro" (e quindi stipendi) inferiore anche del 30% rispetto al nostro.

È un altro esempio di come privatizzare non significa, come ci vorrebbero far credere, maggiore efficienza e più servizi, ma solo stipendi più bassi per chi ci lavora.

È la stessa tecnica con cui esternalizzano le attività, o quella con cui fanno appalti e sub-appalti.

Ora però in Europa sta accadendo una cosa "particolare": si sono fatte società miste fra le varie ferrovie nazionali, e si attua una concorrenza incrociata: Trenitalia aiuta così ad esempio a privatizzare le ferrovie in Francia, mentre SNCF sta aiutando a privatizzare le ferrovie in Italia.

E anche le DB (ferrovie tedesche) hanno impiantato compagnie private in altri Paesi europei.

Obiettivo comune sempre lo stesso: diminuire gli stipendi del personale e intascare i maggiori profitti derivanti.

Quando è venuta fuori la notizia dell'attivazione del nuovo servizio, ci siamo sentiti con Sud Rail, l'equivalente francese di USB Ferrovie, ed abbiamo fatto insieme un volantino bilingue, che USB ha diffuso alla partenza da Venezia, e poi anche a Brescia e Milano, e Sud Rail a Parigi all'arrivo di Thello. Alla Gare de Lyon è stata organizzata anche una manifestazione, con vari interventi, fra cui anche quello di un membro della nostra delegazione, Raniero Casini, che ha ricordato fra l'altro il licenziamento di Riccardo Antonini e degli 800 lavoratori della Wagon Lits.

All'arrivo del treno, centinaia di colleghi francesi lo hanno circondato, applicando dappertutto adesivi, facendo sventolare le bandiere, gridando slogan e altro.

Il sentire comune è uno solo: le lotte contro le direttive europee e le loro ricadute sui singoli stati, così come i tentativi di uscire da questa crisi del sistema capitalista sulla pelle dei lavoratori, non possono essere fatte in ogni singola nazione senza collegarsi alle lotte in campo in tutta Europa, ed oltre.

I ferrovieri europei, insieme, hanno espresso ancora una volta l'idea di non voler pagare la crisi che altri hanno creato.

la Redazione

WAGON LITS**Solidarietà ai lavoratori ex Wagon Lits**

Sono ancora lontani da veder riconosciuto il loro diritto al posto di lavoro.

Il comunicato di Trenitalia lascia i lavoratori con una vaga promessa di riqualificazione e di ricollocamento in un tempo quantificabile in due anni ma senza nessuna certezza per la soluzione del problema.

Come è stato scritto, sugli striscioni appesi dai tetti dei palazzi e delle torri faro di FS, l'Unità d'Italia in questi anni è stata compiuta anche da quei treni che hanno tenuto attaccato il Sud al resto del Paese. Quei convogli che, soprattutto di notte, hanno trasportato generazioni di donne e uomini costretti spesso a una mobilità forzata all'interno dei nostri confini.

Quei treni, quei ferrovieri, hanno permesso che ciò avvenisse soprattutto in questi giorni di festa dove per pochi momenti si ricostruivano gli affetti e i legami di una moltitudine di famiglie nell'arco temporale di almeno un secolo.

E proprio quegli uomini, quei ferrovieri, tagliavano in questi giorni i loro legami familiari per garantire un servizio fino a ieri considerato universale.

Anche oggi, a fronte delle strategie di sostegno verso altri vettori, il treno di notte restava ancora affollato

da tutti coloro che non potevano permettersi i voli aerei o i massacranti viaggi in bus; ma la sconfitta dell'idea di svolgere un servizio contro una logica di puro profitto e di protezione del mercato del trasporto a alta velocità ha sbaragliato tutti i motivi e le considerazioni che avevano dettato lo sviluppo e l'affermazione dei treni notte in un arco di tempo così lungo della storia italiana. I primi a farne le spese sono stati i lavoratori delle ex Wagon Lits prima attraverso gli "spezzatini" aziendali e poi con la famigerata cessione di rami d'impresa fino all'ultima incredibile vicenda che li vede sostituiti da altri lavoratori, di ancora non provata qualifica, di proprietà di società estere, a fronte di una presunta economia che in ferrovia è ancora tutta da dimostrare.

L'obiettivo della lotta intrapresa può essere solo quello della riassunzione all'interno di Trenitalia, che deve farsi carico di un servizio di interesse nazionale e non alienabile. A loro, ferrovieri e lavoratori in lotta, alle loro famiglie e ai loro affetti vogliamo portare la nostra solidarietà e quella dei ferrovieri e dei nostri lavoratori in questi giorni in lotta, come loro, per la difesa dei propri diritti e del posto di lavoro.

Fabrizio Tomaselli

LETTERA APERTA AL PROF. VANGI

Lei sa, parli nel rispetto delle 32 vittime

Riceviamo e pubblichiamo una lettera aperta per il prof. Vangi.

Viareggio, 23 dicembre 2011 - Lei, prof. Vangi, è stato indicato in qualità di perito dal Gip (Giudice per le indagini preliminari), dott. Silvestri, il 10 febbraio 2011. L'incarico Le è stato conferito il 7 marzo.

Il 4 novembre scorso (giorno conclusivo dell'incidente probatorio) a Lucca Le ho posto la seguente domanda: "In quanto perito dell'incidente probatorio ha informato chi di dovere del clima intimidatorio instaurato dal Gruppo ferrovie dello Stato italiane nei confronti dei ferrovieri consulenti di parte tanto da indurre il collega Filippo Cufari, rappresentante per i lavoratori alla sicurezza, ad abbandonare questo incarico?"

A questa precisa domanda non ha risposto. La radiazione di questo consulente ha contribuito a penalizzare la ricerca della verità nell'incidente probatorio. Tra l'altro, questo passaggio non è stato neppure riportato nel verbale del 4 novembre.

Ma non è la sola domanda che intendo farLe.

Lei, prof. Vangi, è a conoscenza del perché e di quando Le è stato affiancato il perito, ing. Licciardello. Può rispondere?

Lei, prof. Vangi, può dire quando la (sua) convinzione che il picchetto abbia forato la cisterna ha "virato" sulla tesi della piegata a zampa di lepre. Può dire perché ciò è avvenuto?

Lei, prof. Vangi, sapeva dell'incompatibilità dei ruoli svolti dall'ing. Licciardello (perito del Gip con contratto di programma retribuito da Rfi, Rete ferroviaria italiana)? Se sì, perché non ha informato chi di dovere?

L'ing. Licciardello, a precise domande del Pm ("i suoi rapporti poc'anzi delineati con Trenitalia, piuttosto che con il Gruppo Ferrovie hanno ad oggetto una qualche prestazione di tipo professionale, che sia di consulenza, che sia di prestazione d'opera, che sia di studio o di partecipazione a convegni come relatore su questo"), ha dichiarato (come da verbale): "Ora è difficile dirle... da che io ricordo no, è difficile ricordare in tanti anni...".

Si trattava di ricordare Convegni e corsi tenuti il 4 novembre 2010 ed il 18 febbraio scorso o addirittura ricordare il Contratto di programma 2007-11 con incarico di consulenza del 13 maggio di questo anno e retribuito da Rfi (Società FS indagata per la strage di Viareggio).

Lei, prof. Vangi, era a conoscenza di tutto ciò. Troppe domande che ancora non hanno avuto

riposte.

Prof. Vangi, Lei sa. Dica quello di cui è a conoscenza nel rispetto delle sofferenze e dei dolori provocati dal disastro ferroviario del 29 giugno 2009.

Di fronte ad una strage come quella di Viareggio troverà sicuramente almeno un motivo per farlo. Le 32 vittime non avranno più vita ma si possono “ricompensare”, almeno, guardando in faccia i vivi.

In attesa, La saluto cordialmente.

**Riccardo Antonini,
licenziato dalle ferrovie il 7 novembre 2011**

LETTERA DI UNA COLLEGA

Solidarietà ai colleghi dei treni notte

Riceviamo da Maria Nanni, capotreno di Trenitalia, e volentieri pubblichiamo contraccambiando gli auguri a lei, a Riccardo Antonini, ai comitati viareggini e a tutti i ferrovieri in lotta: sulle torri e nei luoghi di lavoro.

la Redazione

Il 30 dicembre, una delegazione di familiari delle vittime della strage di Viareggio e dell'Assemblea 29 giugno, con Riccardo Antonini (il collega licenziato da Rfi) e alcuni ferrovieri che ne fanno parte, si è recata a portare la solidarietà ai lavoratori dei treni notte licenziati, in 800. Siamo andati a Milano, tre di loro sono dall'8 dicembre sulla torre faro in fondo al binario 24 e gli altri sotto in presidio permanente a sostenerli in ogni modo e ad accogliere quanti là si recano a portare il proprio sostegno: lavoratori, cittadini, comunità di immigrati.

È stata una giornata importante, emozionante. I colleghi dei treni notte (ci tengono loro ad essere chiamati così dai ferrovieri ed io li considero proprio così) hanno issato le foto dei figli, dei padri, delle madri, dei mariti che quella notte sono scomparsi sulla torre. Daniela Rombi, presidente dell'Associazione “Il mondo che vorrei” ha parlato con i tre al megafono e loro rispondevano e poi per telefono, ancora. Abbiamo parlato con i colleghi al presidio, hanno cucinato per tutti noi, sotto la tenda allestita. Come ferrovieri pure abbiamo portato la nostra solidarietà, anche col megafono, anche se vorremmo/dovremmo fare di più. Loro ci hanno ringraziato, tutti, e hanno ricordato ai ferrovieri che se passano da loro, poi tocca a tutti gli altri, che è una battaglia che ci deve vedere uniti. I locomotori fischiavano, ogni volta che passavano, entrando e uscendo da Milano C.le, come ogni macchina di manovra e loro non una volta hanno smesso di salutare, con le mani e con i fischi, insieme a noi tutti. Hanno abbracciato Viareggio, i Familiari commossi e noi ferrovieri. Hanno sottolineato che la loro è una lotta anche per il diritto a spostarsi (il diritto alla mobilità negato da FS, lo stesso diritto che accampano per precettare i nostri scioperi) della gente: ora l'Italia del trasporto ferroviario è divisa in due.

Ci siamo salutati cantando tutti “Bella ciao” da sotto la torre con i tre sopra che cantavano con tutto il fiato.

L'augurio è per questo nuovo anno che si comprenda fino in fondo che solo uniti si vince, che la solidarietà si trasformi in azione concreta.

Maria Nanni

SPETTACOLO

I musici neri

Dalle rotaie alle tavole del palcoscenico: Marco Moriconi, conosciuto come macchinista e come iscritto USB da molti di voi, apre un nuovo capitolo delle sue fortunate storie teatrali avvalendosi questa volta della presenza di Giorgio Colangeli, attore professionista già premiato al primo Festival del Cinema di Roma, volto noto anche per le sue partecipazioni a film per il piccolo schermo. Questa la locandina del suo prossimo spettacolo.



Pillole & Agenzie

Nessun esubero tra i ferrovieri

“Non ci sarà alcun esubero tra i dipendenti FS. Il personale oggi impiegato nei servizi oggetto di riduzione sarà ricollocato all'interno dell'azienda”. È quanto precisa il Gruppo Ferrovie dello Stato dopo l'allarme lanciato da Filt-Cgil, che calcola, a seguito dell'entrata in vigore del nuovo orario invernale e della modifica o soppressione dei treni del “servizio universale”, quasi 1.300 esuberanti. Nello specifico, gli esuberanti calcolati dalla Filt sono: 580 per le aziende in appalto (350 nell'accompagnamento notte, 80 nella manutenzione notte, 150 addetti alle pulizie treni notte) e 700 per il personale FS (250 macchinisti, 150 capitreno, 150 addetti alla manutenzione, 150 addetti alla circolazione - capistazione e personale di stazione).

Oltre all'entrata in vigore del nuovo orario FS, pesa anche la modifica o soppressione di treni a media e lunga percorrenza del “servizio universale” sia diurno sia notturno, in particolare dal sud (Calabria e Puglia).

“Le decisioni che FS ha assunto per l'orario in vigore dal prossimo 11 dicembre tagliano drasticamente l'offerta dei treni a media-lunga percorrenza soggetti al contratto di servizio con lo Stato (cosiddetto servizio universale) che risulta ridotta di quasi il 40%”, sottolinea il segretario nazionale della Filt-Cgil Alessandro Rocchi, precisando che è “pesantissima la penalizzazione del Mezzogiorno”. “Particolarmente pesante”, prosegue Rocchi, anche “il ridimensionamento dell'offerta notte, con 30% di treni in meno e 30% di carrozze in meno per i treni che rimarranno”. “Una vera e propria destrutturazione del servizio universale ferroviario - conclude - e un ridisegno da parte di FS finalizzato a dimostrarne surrettiziamente l'inutilità e l'insostenibilità economica, perché aumenterà il prezzo del biglietto per arrivare o tornare dalle città del nord ed il servizio peggiorerà nettamente”.

fonte: Rainews24.it

I versamenti

Apprendiamo di una collega capotreno che, in malattia per due settimane, a cavallo tra la fine del mese e l'inizio di quello successivo, non avendo effettuato il versamento degli incassi non solo viene sanzionata, ma addirittura viene richiamata ad “adottare in futuro maggior serietà e rispetto degli obblighi aziendali”. Stanno cominciando a toglierci anche il diritto alla malattia?

Raggiunta intesa sui finanziamenti per il TPL su ferro

Raggiunto oggi, mercoledì 21 dicembre, l'accordo tra Governo, Regioni e Comuni sulle risorse da destinare al trasporto pubblico locale (TPL) su ferro.

L'Intesa è stata siglata presso il Ministero per gli Affari regionali, Turismo e Sport, dal Governo, dalla Conferenza delle Regioni e dall'Anci. È stata anche concordata l'apertura di un tavolo sui temi della razionalizzazione e dell'efficientamento del TPL su gomma e ferro, con riferimento alle azioni più urgenti da intraprendere già a partire dall'inizio del nuovo anno. La prima riunione del tavolo si terrà entro la metà di gennaio.

Il ministro Gnudi esprime soddisfazione perché l'accordo raggiunto consentirà di prendere misure utili ad affrontare i problemi più gravi che interessano il sistema del trasporto pubblico locale.

fonte: affariregionali.it

I treni notte servono

A dimostrazione che i treni notte soppressi da Trenitalia servivano a qualcosa ci sono circa 4.000 viag-

giatori che da Milano sono partiti con gli autobus straordinari gestiti da privati per raggiungere il Sud del paese. “Molti – spiega Balotta, responsabile trasporti Legambiente Lombardia – sono rimasti a terra a dimostrazione che questo mercato ha una consistente domanda di traffico nonostante i voli low cost (che non raggiungono però tutto il meridione) e nonostante l’alta velocità che ha tariffe nettamente superiori”. “Il settore dei treni notte ha avuto negli ultimi anni un coefficiente di utilizzazione del 70%, per questo i tagli - ha concluso - sono da considerarsi come una strategia cieca...”.

fonte: dirittidistorti.it

In Gran Bretagna i pendolari pagano di più

La notizia della BBC non dice nulla di nuovo: i pendolari del Regno Unito pagano il biglietto fino a 10 volte più dell’omologo italiano. Tuttavia secondo un portavoce della Association of Train Operating Companies, come riportato dalla stessa BBC, la ricerca non è stata condotta secondo canoni rigorosi; basti pensare che il costo annuo di 3.268 £ per la tratta “Woking - London” sia comprensiva anche del biglietto per la metropolitana londinese, mentre il costo di 336 £ della tratta Velletri - Roma sia di sola ferrovia. Ad ogni modo il divario è enorme! Bisogna peraltro considerare che lo stipendio medio netto di un suddito della Regina Elisabetta II può contare su circa 30.500 €, di molto al di sopra dei 19.350 € circa² nostrani.

Peraltro sono stati recentemente annunciati³ degli aumenti tariffari per il Regno Unito, che variano da un minimo del 6 ad un massimo del 10%.

Ma non ci si deve preoccupare, perché di certo presto o tardi anche da noi ci saranno dei rincari a doppia cifra sui prezzi dei biglietti, dal momento che, al pari del Regno Unito, abbiamo optato per la privatizzazione (oltre che liberalizzazione - da non confondersi tra loro comunque) delle ferrovie.

fonte: bbc.co.uk

Crevalcore: commemorazione dell’anniversario

Un incontro che «non è un processo alle ferrovie, ma una riflessione sulla sicurezza sul lavoro». È la novità organizzata dal Comune di Crevalcore per commemorare le 17 vittime dello scontro tra due treni del 7 gennaio del 2005, così come l’ha presentata il sindaco della cittadina del Bolognese, Claudio Brogna.

«La sentenza dice che fu un errore del macchinista. È vero, ma noi ricordiamo che non c’erano sistemi di sicurezza in grado di riparare a quell’errore» ha aggiunto il sindaco, riferendosi al macchinista dell’interregionale che non vide i segnali nella nebbia e “bucò” il rosso, scontrandosi con il convoglio che arrivava in direzione opposta sulla linea per Verona, allora a binario unico. «Se ci fosse stato il SCMT, Sistema Controllo Marcia Treno, il convoglio si sarebbe fermato».

Crevalcore ha scelto quindi di riflettere sulla sicurezza sul lavoro. Le FS saranno come al solito presenti alla commemorazione, «ma non sul palco durante il dibattito, perché come dicevo non è un processo alle ferrovie» ha spiegato Brogna. Presenti, prevede il sindaco, anche i parenti delle vittime (l’anno scorso, per la prima volta, parlò durante la commemorazione la moglie di uno dei macchinisti).

Come in passato alle 10.30 di sabato ci sarà la messa in suffragio delle vittime nella chiesa di San Silvestro, seguita dalla deposizione di fiori al cippo sul luogo dell’incidente (11.30). Nel pomeriggio alle 15, nella biblioteca comunale, l’incontro cui parteciperanno Raffaele Guariniello, procuratore aggiunto a Torino, Simonetta Saliera, vicepresidente della Regione Emilia-Romagna, e Danilo Barbi, della segreteria Cgil.

² [http://fvg.usb.it/index.php?id=85&tx_ttnews\[tt_news\]=38672&cHash=5cd2d3ae3f&MP=73-354](http://fvg.usb.it/index.php?id=85&tx_ttnews[tt_news]=38672&cHash=5cd2d3ae3f&MP=73-354)

³ <http://www.bbc.co.uk/news/uk-16380479>