

Cronache (croniche) ferroviarie



USB

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: cronacheferrovie.com

Per contattarci scrivete all'indirizzo email: cronacheferrovie@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-cronacheferrovie-subscribe@usb.it

EDITORIALE

Sciopero generale il 6 settembre

Questa estate è stata ricca di sorprese, molte delle quali sgradite. Sono stati in molti a trovarsi delusi dall'operato di: Governo e associazioni datoriali e sindacali. Peggio ancora, perché tutti questi hanno già messo le mani in tasca ai lavoratori, ed a breve inizieranno anche a tirarne fuori i denari.

L'intesa interconfederale del 28 giugno è solo l'ultimo tassello di una devolution sociale - che passa attraverso lo smantellamento di diversi diritti, tra cui il contratto collettivo nazionale - con il quale si eliminano in un sol colpo di spugna diritti conquistati dai lavoratori, riunitesi in quegli stessi sindacati. Probabilmente sarà colpa dei c.d. 'sindacalisti di professione', come lascia intuire Pietro Ancona su italianotizie.it.

In ambito squisitamente ferroviario abbiamo assistito alla "breccia di Porta Pia contrattuale", con la sottoscrizione dell'accordo in NTV del 25 luglio, che definire capestro è un banale eufemismo.

Breccia perché ora i nostri zelanti amministratori piangono le famose lacrime di cocodrillo: siccome l'erba del vicino è sempre la più verde, ora vedono il "lavoratore del vicino", sempre più al verde!

E mentre i treni continuano a perdere i pezzi per strada (ferrata), i lavoratori continuano a perdere salario, sicurezza, tempo libero, dignità. Se non ci svegliamo, presto faremo anche noi come i lavoratori delle ditte che lavorano in appalto! Senza stipendio per mesi, arrampicati sulle torri faro, in mezzo ai binari a bloccare la circolazione.

Vogliono farci arrivare a tanto.

Vogliamo fare qualcosa prima di arrivare a tanto?

E quindi, sciopero generale sia!

In questo numero:

SCIOPERO GENERALE

6 settembre2

POTERE SANZIONATORIO

10 giorni di sospensione a Riccardo Antonini.....2

IVU

IVU Rail in Sardegna.....3

VOCI DELLA ROTAIA

Magna ferrovia.....3

APPALTI FERROVIARI

Proteste e tragedie.....4

ROMA TIBURTINA

Criticità della circolazione5

MUTUALITÀ

Cambiamenti in Cesare Pozzo?.....6

CONFRONTI

Lettera aperta a Mauro Moretti.....6

PILLOLE & AGENZIE

Treno perde pezzi.....8

FS vende(rebbe) la rete elettrica.....8

Il viaggio del Ministro8

Medaglia al merito8

Risorse umane8

SCIOPERO GENERALE

6 settembre

Le OOSS conflittuali e di base USB, Slaicobas, ORSA, Cib-Unicobas, Snater, SICobas e USI hanno proclamato lo sciopero generale di tutte le categorie pubbliche e private per **8 ore (intero turno di lavoro)** del 6 settembre 2011. Per gli addetti alla circolazione dei treni e delle navi traghetto FS, lo sciopero avrà luogo **dalle ore 9:01 alle ore 17:00**.

Lo sciopero generale è indetto:

- contro le manovre del governo e le politiche dell'Unione europea che vogliono tutelare le banche e la finanza far pagare la crisi ai lavoratori ed alle fasce di popolazione più disagiate;
- contro il patto sociale e l'attacco ai diritti dei lavoratori.

Inoltre i più recenti attacchi sindacal-patronali nel settore trasporti, in particolare in quello ferroviario, non possono più far desistere dalla lotta. La sottoscrizione del contratto NTV del 25 luglio da parte di Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti, Ugl Trasporti e Fast-Confsal porterà a breve anche il Gruppo FS all'adozione di un contratto di tale stampo, in cui si incentiva maggiormente la produttività mediante dei premi variabili. Ma attenzione; ciò non si realizza *in aggiunta* al salario fisso, ma *in vece* di esso. Pertanto malattia, infortunio, inidoneità, ma anche le normali ferie peseranno maggiormente sull'economia familiare.

Senza dimenticare l'accordo interconfederale del 28 giugno, sottoscritto da Confindustria, Cgil, Cisl e Uil, con il quale si gettano le basi di partenza per l'istituzionalizzazione del dumping contrattuale; in pratica si permette la derogabilità in peggio dei contratti collettivi nazionali. Infatti al punto 7, si introduce la possibilità che gli accordi aziendali determinino deroghe e modifiche, anche sostanziali ai contratti nazionali, relative alla prestazione lavorativa, agli orari e all'organizzazione del lavoro.

la Redazione

POTERE SANZIONATORIO

10 giorni di sospensione a Riccardo Antonini

Sul numero 7 di Cronache ferroviarie riportavamo una lettera giunta alla nostra Redazione, dove ci veniva comunicato che il ferroviere Riccardo Antonini, nominato consulente dai familiari delle vittime della Strage di Viareggio del 29 giugno 2009, veniva censurato dal proprio datore di lavoro - RFI S.p.A., società del Gruppo FS S.p.A. di proprietà del Ministero del Tesoro - a firma del sig. Riccardo Pozzi.

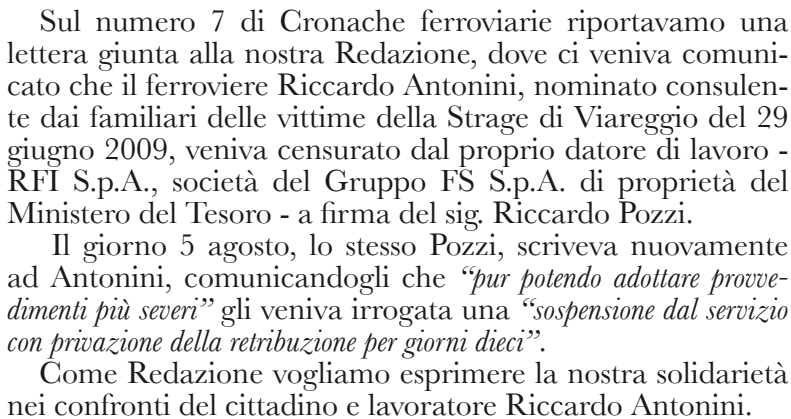
Il giorno 5 agosto, lo stesso Pozzi, scriveva nuovamente ad Antonini, comunicandogli che *"pur potendo adottare provvedimenti più severi"* gli veniva irrogata una *"sospensione dal servizio con privazione della retribuzione per giorni dieci"*.

Come Redazione vogliamo esprimere la nostra solidarietà nei confronti del cittadino e lavoratore Riccardo Antonini.

la Redazione



incentiva maggiormente la produttività mediante dei premi variabili. Ma attenzione; ciò non si realizza *in aggiunta* al salario fisso, ma *in vece* di esso. Pertanto malattia, infortunio, inidoneità, ma anche le normali ferie peseranno maggiormente sull'economia familiare.



CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI

Riportiamo il comunicato della Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri - www.casofs.org - sulla vicenda del ferroviere Antonini:

COMUNICATO N. 2/2011

La Cassa di Solidarietà tra Ferrovieri, da sempre attenta alle vicende dei colleghi impegnati in prima linea per la difesa della Sicurezza del Trasporto Ferroviario, non solo per i lavoratori ma soprattutto per i cittadini, segue con attenzione l'evoluzione del grave caso della strage (qualcuno lo chiama incidente) di Viareggio.

Abbiamo letto con grande preoccupazione la lettera, con toni arroganti e intimidatori, con la quale l'azienda intimava al collega, Riccardo Antonini, Tecnico di RFI, di abbandonare l'incarico, da lui accettato gratuitamente, di consulente dei Familiari delle Vittime nel processo in corso, preparando il terreno per un probabile licenziamento.

Apprendiamo che probabilmente a causa della mobilitazione di Associazioni, Ferrovieri e alcuni Media, anziché il temuto licenziamento gli viene comminata una sospensione dal lavoro di dieci giorni con privazione della paga, sanzione immediatamente precedente al licenziamento.

Alla luce dello Statuto che regola la nostra libera Associazione, vista la gravità dell'attacco dell'Azienda nei confronti dei più elementari Diritti dei cittadini, oltre che dei Lavoratori, riteniamo doveroso schierarci al fianco di Riccardo offrendogli il rimborso di quanto gli verrà trattenuto dallo stipendio per i dieci giorni di sospensione.

Roma 18 agosto 2011

Il Direttivo della Cassa

IVU IVU Rail in Sardegna

Riceviamo e volentieri pubblichiamo.

A seguito degli accordi nazionali, nel mese di febbraio fu avviato il testing operativo nella regione Sardegna per la gestione turni IVU-RAIL ma che ha mostrato immediatamente l'inadeguatezza del sistema e la carenza nella pianificazione del progetto, come rilevabile dalle dichiarazioni rese a verbale negli incontri tra le parti (azienda e OO.SS.).

Si è da subito evidenziato la marcata accentuazione dei servizi oltre le 8 ore e fino alle 10 ore, l'inserimento di numerosi riposi compensativi ai carichi settimanali e mensili, la rotazione e variazione dei riposi settimanali tra il 4° e il 7° giorno, incertezza delle lavorazioni accessorie non più chiaramente individuate, incertezza nella fruibilità dei pasti, disomogeneità dei carichi di lavoro e dei riposi settimanali, impossibilità di programmazione della vita sociale oltre la durata del periodo di turno in quanto le successive variazioni venivano comunicate la sera precedente il cambio turno.

Siamo al quarto cambio turno (da febbraio) e l'azienda non garantisce quanto concordato con le OOSS nazionali su IVU-RAIL che, stante gli accordi, doveva essere completamente operativo dal 30 aprile.

Per tale data la realtà ci ha invece mostrato una azienda che non è riuscita nell'intento ed un sindacato che pretende il rispetto degli obiettivi concordati nonostante le evidenti difficoltà operative.

Il 20 maggio il sindacato, pur conscio delle problematiche esistenti, sottoscrive l'accordo nazionale su IVU-RAIL senza prevedere garanzie per il personale dei treni.

Chiaramente nulla cambia nella gestione dei servizi di turno del PdM e PdB che ancora subiscono i disagi procurati dalle criticità del nuovo sistema di gestione.

A questo punto il sindacato, miseramente, avvia fantomatiche procedure di raffreddamento contro Trenitalia accusata di non applicare gli accordi, minacciando immediate azioni conflittuali.

Davanti alle evidenti problematiche generate dall'uso del nuovo sistema, l'azienda accelera con l'attivazione di corsi formativi per i CPV locali assistiti da altri, in trasferta, provenienti dalla divisione passeggeri, con l'obiettivo che dal prossimo cambio turno di settembre venga definitivamente abbandonato VESTE.

La nuova strategia dovrebbe consistere nel decretare lo stop temporaneo per IVU-RAIL nel trasporto regionale nazionale, con la sola eccezione della Sardegna dove si continua con l'applicazione e con l'obiettivo di estenderlo al resto d'Italia solo dopo la sua definitiva (se mai sarà) messa a punto.

Perché la Sardegna? In Sardegna non si pagano le penali per la soppressione dei treni in quanto non esiste nessun contratto di servizio.

Il comportamento del sindacato (locale e nazionale) è semplicemente indecente e vergognoso, per chi pretende di rappresentare i lavoratori, e il PdM e il PdB della Sardegna continua a subire la sospensione dei diritti contrattuali, spettanti alla pari degli altri ferrovieri.

Luigi Murru
RLS Condotta



VOCI DELLA ROTAIA Magna ferrovia

Nel titolo si vuole riportare solamente un'espressione latina, riadattata ai tempi nostri, giacché non si può fare a meno di constatare la generosità di questa nostra società in termini di esborsi non dovuti, specialmente in tempi di magra, quando tutto è improntato al risparmio.

Per ciò quando si viene a conoscenza di notizie eclatanti, riguardanti il riconoscimento di meriti di appartenenza, restiamo del tutto meravigliati anche per il fatto che questa azienda è ancora pubblica ed i suoi bilanci restano, tutt'ora, sotto il controllo dell'egida statale.

Nonostante ciò, tuttavia, accadono, a quel che si dice, dei favoritismi anacronistici, tanto è che, nella torrida estate romana, parecchi colleghi hanno avuto l'umore disturbato da una notizia che ha dell'incredibile, considerati i tempi di austerità che stiamo vivendo.

Non bastando più le facili dimissioni dei posti di lavoro con il fondo di accompagnamento alla pensione, qualcuno più competente di altri burocrati ha avuto la brillante idea di elargire, *relata refero*, qualcosa come 38.000 euro netti ad un noto sindacalista dell'area concertativa, il quale, mancante del tutto del travaglio di coscienza, non ha saputo rifiutare un'offerta così allettante per risparmiarsi i 10 mesi di lavoro

che lo separavano dalla quiescenza.

Questa regalia, del tutto inopportuna, ha avuto subito una grande rilevanza nel mondo del macchinista capitolino, settore nel quale nessuno ha gradito la notizia, esplosa come un fulmine a ciel sereno, per cui si è inaugurata una litania di rimproveri mirati, quale momento tipico di critica feroce ai sogni di grandeur, di chi non ha mai tenuto conto neppure delle apparenze.

Speriamo che tutto ciò resti relegato nell'ambito ristretto di una favola metropolitana, o meglio del gossip estivo di provincia, e che comunque non abbia attinenza con la realtà, come sostiene qualcun altro, in quanto ci sono almeno altri 7-8 colleghi romani che, non godendo di grande prestigio sindacale, a parità di condizioni di vecchiaia e di maturato lavorativo, non sono stati beneficiati alla stessa maniera, ma, diversamente, hanno raccolto soltanto delle briciole, se paragoniamo il loro incentivo a quello iperbolico di chi ha vissuto una vita lavorativa godendo a piene mani, tra l'altro, delle agibilità sindacali.

Ora ognuno può farsi un'idea propria di questa imperscrutabile illogicità, circa l'evoluzione delle orbite del danaro pubblico, distanti, per metro e per etica, da chi resta un impavido ed integerrimo idealista, gratificato dalla sempre meno appetibile paga contrattuale.

Questa era la notizia che, doverosamente, volevamo riportare e che qualcuno, ripeto, già smentisce, mentre l'estate nazionale è stata caratterizzata dalle misure economiche restrittive del Governo, dalla firma del contratto di lavoro di NTV, e dall'assenza di notizie certe e decifrabili sul futuro lavorativo di tanti colleghi ferrovieri che, rigidi metronomi della propria coscienza, affrontano ancora oggi con dignità i molti disagi professionali, alimentati, maggiormente, dalle inaspettate fiamme della stazione di Roma Tiburtina, forse volendo dire agli altri, quelli ai quali va sempre l'acqua nell'orto, che l'etica non è un ortaggio o qualcosa di simile, e proprio per questo non sarà mai posta sul mercato, mantenendo una salutare distanza tra i 30 danari, carichi di ipocrisia, e la dignità, elemento primario ed ideologico che ancora informa il pensiero di colleghi sani ed onesti, non imbarazzati da alcuna confusione morale, sinonimo di sinistro ribasso

Luigi Corini

APPALTI FERROVIARI

Proteste e tragedie

Sullo scorso numero di CF riportavamo, in tono ironico, la situazione che accomunava i lavoratori degli appalti ferroviari, in particolare delle pulizie, delle regioni Calabria e Friuli Venezia Giulia.

Da quest'ultima sono arrivate nella seconda metà di agosto delle notizie sconcertanti.

Il giorno 18 agosto infatti tre dipendenti della ditta Carma si arrampicarono su una delle torri faro della stazione di Trieste C.Le, mentre gli altri colleghi occupavano i binari sottostanti della stazione. Tutto ciò perché in tale data si sono ritrovati senza un datore di lavoro. Infatti dalla mezzanotte dello stesso giorno, subentrava la CNCP, senza che nulla venisse comunicato ai lavoratori. Questo ha portato a far traboccare il vaso già colmo, dal momento che queste persone, padri e madri di famiglia, sono da quasi quattro mesi privi dello stipendio.

Come se non bastasse, il giorno 22 agosto uno dei dipendenti della Compass Group, che ha in appalto il lotto per la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale a Trieste C.Le, ha tentato il suicidio buttandosi dal 6° piano di un palazzo.

Riportiamo di seguito il comunicato stampa dei colleghi.

Infortunio sul lavoro

Dopo l'incidente accaduto ieri a Davide, le OO.SS. e tutti i colleghi di lavoro non possono non far notare che quello che è accaduto è da considerarsi, secondo noi, un infortunio sul lavoro.

Da giorni, la cronaca locale riportava la situazione inaccettabile che i lavoratori della ditta di pulizie Carma stanno attraversando, l'ultima paga ricevuta è quella di maggio 2011, si parla di lavoratori che percepiscono mensilità intorno ai 1000 euro, lavorando anche la notte, i festivi e le domeniche. Purtroppo molti di questi lavoratori sono alle prese con queste problematiche da vario tempo, con cambi appalti molto frequenti, indennità di fine rapporto sparite, Aziende che percepiscono i soldi da parte di Trenitalia e si allontanano con il malloppo negando così la giusta retribuzione ai lavoratori.

In questa occasione non possiamo non far rilevare l'assoluta mancanza da parte di Trenitalia, che ini-



ziando a bandire gare di appalto al massimo ribasso, pone immediatamente il personale utilizzato per le pulizie dei treni in posizione insostenibile sia per la qualità del lavoro, sia per il numero di personale sicuramente inferiore rispetto sia alla mole di lavoro, sia rispetto alle attrezzature ed i materiali usati; si pulisce con acqua e con la scopa; il tutto senza offrire ai cittadini trasportati la pulizia sui treni.

Un'ultima considerazione, in questo periodo di crisi, dove a tutti, o quasi, vengono chiesti dei sacrifici, è inaccettabile che dei lavoratori continuino a prestare la loro opera senza ricevere in cambio il salario, in presenza di Aziende che percepiscono il dovuto e di Aziende che pagano senza avere un minimo di considerazione per chi materialmente svolge il lavoro.

Auguriamo a Davide una pronta e completa guarigione, e di tornare al più presto fra di noi.

*I Lavoratori delle Pulizie di Trieste C.le
Le OO.SS. Tutte*

Naturalmente come USB esprimiamo i nostri più sentiti auguri di completa guarigione a Davide, e che possano finire le preoccupazioni per tutti i dipendenti di queste ditte che operano in appalto.

W. B.

ROMA TIBURTINA

Criticità della circolazione

Temiamo il riproporsi di vecchie problematiche del traffico dei treni, che si andranno a sommare a quest'ultimo fatto, l'incendio della stazione di Roma Tiburtina.

Un evento che troppo in fretta si è tentato di giustificare attraverso la criminalizzazione dei movimenti NO-TAV, decisamente smentita dai fatti.

Un'accusa frettolosa che lascia pensare ad interessi diversi, visti i grandi appalti che gravitano intorno a questa enorme opera di ristrutturazione.

Ora l'intero assetto dello scorrimento su rotaia rischia di collassare su se stesso, qualora non vengano garantiti l'intero volume dei trasporti (così come recepito dal contratto di servizio con la regione Lazio), nonché le basilari coincidenze tra le differenti linee e opportunità di viaggio con altri vettori storici locali.

Il rischio reale è che la mobilità nella capitale diventi ulteriormente farraginoso, incentivando l'utilizzo dei mezzi privati che saturerebbe definitivamente la viabilità cittadina con un sensibile aggravio delle spese per l'economia familiare.

USB Lavoro Privato vuole richiamare l'attenzione della dirigenza RFI a queste problematiche, che rivestono un carattere d'urgenza; corre l'obbligo di ricordare agli stessi che rompere il vincolo di coerenza dell'insieme dei trasporti urbani potrebbe essere foriero di manifestazioni dirette di insofferenza verso il personale c.d. *front-line*, come già avvenuto in precedenza, e che si trova ad essere eccessivamente esposto ad ingiustificati e non condivisibili atti di intolleranza, favoriti da un malcontento crescente da parte di chi ha la necessità primaria di utilizzare il treno - punto di riferimento imprescindibile per chi si deve spostare.

L'importanza cardanica del servizio ferroviario per la motilità urbana e regionale è un elemento determinante per ricostruire uno spirito pubblico di esigenza di spostamento, dove viaggiatori e ferrovieri stiano dalla stessa parte: quella del cittadino utente che paga i servizi. Ragion per cui, visti i rilevanti danni accertati a Roma Tiburtina, nutriamo una sensata apprensione su quanto si sta prospettando per settembre, e la dialettica degli eventi maturandi è sin troppo chiara.

L'exasperazione e la pulsione istintiva anche da parte di chi, generalmente, è mosso da una cultura civile, sono capaci di rimuovere, a nostro avviso, anche le più radicate educazioni alla convivenza. Da lì in poi nessuno riuscirà a tenere a freno il disagio collettivo.



USB Trasporti

MUTUALITÀ

Cambiamenti in Cesare Pozzo?

Cambiamenti in “casa Cesare Pozzo”: da un’associazione mutualistica ad una associazione «assicurativa»?

È quanto riportato sul n°6/2010 de Il Treno:

«...il progetto, iniziato nel dicembre 2008 tra la Cesare Pozzo e Harmonie Mutuelles, il principale Gruppo mutualistico francese, per la costituzione di una società per la gestione dei fondi sanitari integrativi di origine negoziale, si sarebbe completata in questa fine d’anno 2010. Il 28 ottobre 2009 a Parigi, dopo lo studio di fattibilità, realizzato con l’assistenza internazionale delle rispettive Federazioni mutualistiche, avevamo siglato il protocollo d’intesa per dar vita alla prima Società cooperativa europea nel campo dell’assistenza sanitaria, come ulteriore strumento di intervento mutualistico e per il potenziamento di un polo mutualistico internazionale.

Successivamente, il 14 aprile 2010, a Bologna abbiamo costituito Fondo Salute, società cooperativa europea.

Era impossibile pensare che in sei mesi, da maggio ad ottobre 2010, avremmo completato l’iter burocratico per consentire ad Harmonie Mutuelles di affiancarci nella istituzione e nella gestione dei suddetti fondi sanitari e garantire i rischi assunti. Ed invece ce l’abbiamo fatta. Il 1° novembre l’I.S.V.A.P. ha concesso ad Harmonie Mutuelles l’autorizzazione, a svolgere l’attività assicurativa sanitaria anche in Italia, affiancando la Cesare Pozzo.

Abbiamo costruito in poco tempo un’alleanza innovativa ed importante con un partner che da anni opera in Francia riscuotendo fiducia e consenso tra i cittadini. Un punto di riferimento e di forza per i francesi e ora, insieme alla Cesare Pozzo, anche per i mutualisti italiani. I numeri di Harmonie Mutuelles sono imponenti, come può essere rilevato dal loro sito web: 4 milioni circa di soci assistiti, di cui il 57% individuali e 43% collettivi, 33.202 aziende aderenti, 1 miliardo e 888 milioni di euro di contributi associativi, 3.687 dipendenti e 281 sedi operative, ma innanzitutto una grande esperienza nell’assistenza sanitaria e nello sviluppo dei servizi alla persona innanzitutto domiciliari...»

Inoltre nello Statuto in vigore dal 1° luglio 2011 fa riflettere l’inserimento del comma 6.5 - Esclusione del socio:

«6.5.1 Cause

f) previa acquisizione del parere non vincolante del Consiglio Regionale della Regione di appartenenza del socio, che ponga in essere atti e/o comportamenti anche solo indirettamente contrari allo scopo e alla missione mutualistica della Società, nonché arrechi, per fatto ad esso imputabile, danni gravi alla Società, anche ledendone, in qualsiasi modo, verso soggetti terzi l’immagine pubblica.»

Carmino Curcio



CONFRONTI

Lettera aperta a Mauro Moretti

Pubblichiamo la lettera aperta dell’Assessore alla Mobilità del Comune di Rimini Vincenzo Mirra:

*A Sua ill.ma Eccellenza A.D. Ferrovie dello Stato
Ing. Mauro Moretti*

Mi permetta, Caro Ingegnere, di illustrarLe a mezzo lettera quello che ieri grazie alla Sua enorme arroganza, non ho potuto riferirLe. Lei nel Suo ruolo di A.D. di un ente al 100% posseduto dal capitale dello Stato Italiano si è sottratto ad un dibattito serio su questioni altrettanto serie e delicate per un territorio come il nostro.

Ma, vede, Lei evidentemente se lo può permettere, perché nessuno dei rappresentanti delle Istituzioni che hanno - meglio, avrebbero - il dovere ed il potere di controllare l’operato Suo e della Società che dirige, pro tempore, glielo permettono.

Vede, io sono un semplice Assessore di una piccola provincia, però, interpreto il mio ruolo come un servizio alla comunità, posso sbagliare in quello che faccio, ma provo ad ascoltare e a capire e mi pongo



dei dubbi.

Lei no, Lei ha solo certezze granitiche. Allora Le chiedo come possono alcuni Comuni come Cattolica e Misano affrontare una stagione turistica quando vengono da un anno all'altro, senza alcun confronto con le Istituzioni, con gli Enti Locali, con le Imprese, soppressi treni che collegavano queste località con Roma e Milano?

Come è possibile programmare investimenti miliardari per l'Alta Velocità lasciando completamente tagliata fuori tutta la dorsale adriatica fino ad Ancona e ancora più in giù fino a Pescara e Bari?

Ed ancora come è possibile dopo decenni di studi e accordi di programma non aver attuato il passaggio dei treni merci dalla linea adriatica a quella emiliana? Oggi abbiamo i treni merci che di notte e di giorno passano a pochi metri da alberghi e abitazioni da Cervia a Bellaria Igea Marina, con disagi e problemi evidenti a tutti tranne che a Lei che non ascolta e sfugge al confronto. Nonostante, peraltro, sia di queste parti.

Mi rendo conto che ci sono, e mai come in questo momento, problemi economici e finanziari. Però non è possibile gestire quella che di fatto è un'azienda pubblica con i Suoi metodi. Un'azienda pubblica, solo formalmente privata, che opera in totale regime di monopolio. Un esempio? Abbiamo chiesto all'Azienda che Lei amministra i dati sui flussi dei passeggeri, per capire le ragioni della drastica riduzione dei treni. Nessuna risposta. Nessun dato è stato fornito. Solo Lei e i Suoi dirigenti conoscono i numeri ma non li forniscono, anzi non li possono fornire.

Vede, se Ferrovie dello Stato fosse un'azienda privata, potrei anche capire, ma così non è.

È Lei che deve mettersi al servizio del Paese e dei cittadini. Questa è l'Italia che le Ferrovie hanno contribuito ad unire, non a caso anche a Rimini i 150 dell'Unità coincidono con i 150 anni dell'arrivo della ferrovia. Ma la politica dei trasporti ferroviari che Lei sta conducendo sta dividendo l'Italia.

Oggi esiste un'Italia di serie A, quella dell'Alta Velocità e una di serie B, quella non toccata dai nuovi servizi e collegata dagli altri treni: brutti, sporchi e cattivi.

La invito a venire a Rimini e a prendere insieme a me un treno che di domenica pomeriggio porta a Bologna. Non sarà facile trovare posto a sedere. Non sarà facile neppure salire, e non è detto che una volta saliti si possa rimanere sul treno. Più di una volta la Polfer è intervenuta per far scendere i passeggeri, o meglio sarebbe dire i sudditi di questo servizio ferroviario.

Vede, quello che in breve avrei voluto dirle è che Rimini, come molte altre città d'Italia si trova oggi in mezzo al guado. Non ha l'Alta Velocità e contemporaneamente sta perdendo i servizi che tradizionalmente venivano offerti. Non abbiamo il nuovo e stiamo perdendo il vecchio assetto. Questo è il dramma, questa è la spaccatura del Paese. Questo è il male di un monopolio di fatto di Ferrovie dello Stato. Ma la colpa non è solo Sua, caro Moretti. La colpa è anche di chi, a livello centrale, non dà indirizzi, non programma, gestisce il giorno per giorno e poi magari sogna il Ponte sullo Stretto. Io vedo e parlo con i miei concittadini e soffro per questa situazione, se Lei facesse lo stesso, forse risolveremmo qualche problema in più.

L'aspetto a Rimini per avere la Sua risposta e per prendere un treno insieme e soprattutto per stare dalla parte dei cittadini, che peraltro comprando un biglietto sono clienti e non sudditi.

Vincenzo Mirra

Pillole & Agenzie

Treno perde pezzi

Il 19 agosto il treno IC 590 Salerno-Milano investe degli oggetti metallici che causano il ferimento di 8 persone trasportate, e per poco non provocano il deragliamento dello stesso.

Gli oggetti vengono successivamente identificati come appartenenti agli organi del freno di un treno regionale precedente, il 5540. Attualmente il convoglio si trova posto sotto sequestro dalla Procura di Modena.

Parte metallica che ha colpito il treno EXP 590 il 19 agosto



FS vende(rebbe) la rete elettrica

Le Ferrovie dello Stato si preparano a vendere la rete elettrica, migliaia di chilometri che attraversano l'Italia da Nord a Sud. Un'operazione simile era stata tentata due anni fa, ora il dossier è tornato di attualità e l'a.d., Mauro Moretti, secondo quanto risulta a Il Sole 24 Ore, avrebbe affidato un incarico alla banca Bnp Paribas. In pancia a FS ci sono infatti circa 14 mila chilometri di rete che corrono paralleli sopra ai binari: 500 milioni di euro il valore stimato, secondo le medesime indiscrezioni, non confermate. Il candidato più indicato, secondo l'articolo del giornale, potrebbe essere Terna, ma l'asset può fare gola agli ormai tanti fondi infrastrutturali che da tempo stanno facendo incetta di asset in Italia, da F2i di Vito Gamberale ai francesi di Axa Private Equity e Antin. L'idea di FS sarebbe quella di mettere all'asta la rete per massimizzare l'incasso.

Il viaggio del Ministro

Ha procurato grande clamore, in questo caldo mese d'agosto, la notizia del viaggio in treno del Ministro Fitto.

Partito il giorno 7 agosto con l'Espresso 924 Lecce-Bolzano, il Ministro avrebbe avuto a disposizione un servizio "ad personam", come risulterebbe da alcuni messaggi di posta elettronica scambiati tra i dirigenti FS: «Massima attenzione alle pulizie e al servizio offerto, compreso equipaggi, loco, puntualità e sicurezza patrimoniale».

D'altro canto l'Azienda si giustifica in un comunicato stampa, asserendo che: «È prassi aziendale che, ogniquale volta Trenitalia venga a conoscenza della presenza, sui propri treni, di rappresentanti delle Istituzioni e di alte autorità dello Stato, attivi le proprie strutture per assicurare massima attenzione, in particolare sotto il profilo della security. Non ha fatto eccezione neppure il viaggio del ministro Fitto».

Medaglia al merito

Sarà premiato con un'onorificenza al merito Civile Carmine Magliacano, il capostazione che il 29 giugno 2009 si trovava in servizio a Viareggio, quando un treno deragliò ed esplose facendo 32 vittime. La delibera per l'assegnazione del riconoscimento è stata approvata dalla giunta comunale, ed è stata illustrata dal sindaco Luca Lunardini, in seguito a una nota del dirigente Area dipartimento per gli affari interni e territoriali del ministero dell'Interno e della Prefettura di Lucca.

"Alle 23,48 durante il transito del treno 50325 proveniente da La Spezia - ricorda una nota del Comune - il ferroviere, avvertendo il forte rumore causato dal deragliamento delle cisterne, chiudeva con immediata prontezza, nonostante la difficile situazione e la tensione del momento, il segnale di protezione esterno facendo così fermare il treno IC546 in procinto di entrare in stazione a Viareggio. Subito dopo, con estrema lucidità ed alta professionalità ed encomiabile assunzione di responsabilità, ha avvertito il Dco di Pisa al fine di sbloccare la circolazione dei treni sulla linee tirrenica e il Dco di Lucca per fermare alla stazione di Massarosa il treno 3098 proveniente da Firenze evitando ulteriori pericoli. Poi intuendo la gravità della situazione in stazione si attivò per richiedere prontamente i soccorsi".

Risorse umane

	2008	2009	2010
DIRIGENTI			
Totale	955	891	841
Donne	122	119	119
Uomini	833	772	722
QUADRI			
Totale	14.510	13.612	13.021
Donne	2.270	2.205	2.159
Uomini	12.240	11.407	10.862
IMPIEGATI			
Totale	39.214	37.362	35.615
Donne	6.605	6.513	6.366
Uomini	32.594	30.849	29.219
OPERAI			
Totale	30.226	28.669	26.911
Donne	1.609	1.580	1.574
Uomini	28.417	26.989	25.337
Consistenza Totale al 31 dicembre			
	84.905	80.534	76.388
Incidenza % Donne	12,7	13,1	13,4
Incidenza % Uomo	87,3	86,9	86,6
Consistenza media annua	86.947	82.917	78.437

Nel Rapporto di Sostenibilità 2011, il Gruppo FS si mette a nudo, e

mostra come negli ultimi anni si sia tagliato a colpi di scure il personale che lavora; a fronte, peraltro, di assunzioni praticamente trascurabili (si parla di turnover nell'ordine del 7,5% per il 2010, ovvero per ogni 100 lavoratori andati in pensione ne sono stati assunti 7,5).

In particolare il Gruppo FS ha chiuso l'anno 2010 con 76.388 lavoratori dipendenti, mentre solo due anni prima erano ben 8.517 in più!

[fonte: Rapporto di Sostenibilità 2011, Gruppo FS]

Forma contrattuale	2008	2009	2010
Tempo indeterminato - Full Time	84	89	88
Tempo determinato - Full Time	548	523	362
Tempo indeterminato - Part Time	-	11	-
Inserimento Lavorativo Full Time L30/03	1	29	18
Apprendista Full Time	692	519	362
Totale	1.315	1.151	830