



# 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](http://trasporti.usb.it)  
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: [cronacheferroviarie@usb.it](mailto:cronacheferroviarie@usb.it)

In questo numero:

Editoriale.....	1	Amianto .....	10
Trasporto Pubblico Locale.....	2	Spiegato il TAV .....	10
22 giugno 2012 .....	5	Falsificazione titoli di viaggio .....	12
ATAC .....	6	Spending review.....	12
TPL Lazio .....	6	Carla Verbano .....	13
Privatizzazioni .....	7	<i>Pillole</i> .....	14
Pareggio di bilancio e vecchie Lire .....	8	<i>Link</i> .....	15

visita [www.cronacheferroviarie.com](http://www.cronacheferroviarie.com)!

## EDITORIALE

### Siglata l'intesa per il CCNL: noi non ci stiamo!

Ci risiamo: adesso sono tutti bravi nel dire che bisogna applicare il contratto delle attività ferroviarie anche ai lavoratori delle imprese ferroviarie concorrenti e delle ditte in appalto.

Ricorda molto il leitmotiv del 2003. Sono passati 9 anni da allora e tutti, nessuno escluso, hanno fatto a gara per sottoscrivere accordi tra i più disparati, alcuni dei quali anche molto di recente, **ma sempre e comunque fuori dal contratto delle Attività Ferroviarie** (si salva ArenaWays, ma quello è il cavallo di battaglia aziendale e non sindacale!):

- il punto politico è che è **il primo contratto nazionale di qualsiasi categoria in cui aumenta l'orario di lavoro** - il tutto con un Gruppo FSI che dichiara orgogliosamente di essere in attivo ormai da oltre due anni...
- un punto conseguente è che due ore in più a settimana equivalgono a 8-9 ore al mese, cioè una giornata di lavoro in più; cioè 12-13 giorni di riposo in meno all'anno...
- economicamente, in un mese otto-nove ore di straordinario valgono (13-14 euro lordi circa ogni ora) da  $8 \times 13 = 104€$  a  $9 \times 14 = 126€$ . Dal 1° settembre ci danno 60€ in più ma ce tolgono oltre 120 (perdiamo 60€ al mese per 3 mesi - cioè 180€); dal 1° dicembre ci danno un totale di 100€ ma ce ne tolgono oltre 130 (cioè perdiamo 30 euro per 10 mesi - cioè 300€); dal 1° ottobre 2013 ci danno un totale di 130€ (cioè fra un anno ci rendono circa quello che ci hanno tolto da quest'anno sotto forma di lavoro in più); solo dal 1° ottobre 2014 ci daranno finalmente il vero aumento salariale di 40€!!!

**Insomma, non ci sarà alcun reale aumento salariale fino alla fine del 2014!**

Queste considerazioni rimangono valide per chi continuerà a fare questo lavoro, perché con la nuova normativa si creerà un elevato numero di esuberanti tra il personale!

E poi ci vengono a dire che sono i paladini che si ergono a difesa dei lavoratori perché hanno garantito la clausola sociale! E certo! Ti tolgono il lavoro da una parte e te lo 'garantiscono' dall'altra.

la Redazione

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE****1ª Conferenza Nazionale di Organizzazione**

Nell'opprimente e devastante logica della "crisi" si tenta di giustificare lo smantellamento di ogni intervento pubblico da parte delle istituzioni, sia a livello centrale che locale.

Il termine "servizio pubblico" diventa sinonimo di "denaro sprecato", gettato via, bruciato come se esso avesse depredato tutte le risorse destinate al mantenimento e allo sviluppo di quei servizi che, in particolar modo in un momento di povertà sociale, assumono una caratteristica di "essenzialità" per quel ruolo di supporto a tutto il tessuto sociale, motivo per il quale nascono con loro giusta definizione: servizio pubblico.

Hanno finito di esserlo nel momento in cui la politica e la concertazione sindacale hanno scelto il principio che vede collocare tutte le aziende esercenti servizio pubblico nell'ambito societario, applicando ad essi la logica dei costi e dei ricavi, quella del profitto privato.

Non più, quindi, dei servizi esigibili per la loro funzione sociale, non più servizi che tornano al cittadino il quale, in quanto contribuente, vede valorizzata la propria condizione attraverso la qualità ed efficienza dei servizi bensì società private finanziate con denaro pubblico che devono garantire profitti privati.

Sparisce in un sol colpo la visione dei servizi a supporto alla famiglia dove gli asili nido, la scuola materna, quella dell'obbligo e di tutti i gradi superiori compresa l'università, i consultori, il pronto soccorso, i servizi per l'handicap e l'anziano, le Unità Sanitarie Locali, la croce rossa, l'igiene ambientale, la gestione dei servizi idrici e la mobilità diventano terreno d'affari, da beni comuni a mercato; società svendute agli amici degli amici attraverso la politica, gare d'appalto nazionali e/o europee; viva testimonianza ciò che rimane delle società Alitalia e Ferrovie dello Stato, Tirrenia, ENEL, Telecom in cui la privatizzazione ha causato decine di migliaia di licenziamenti, precarietà abnorme, stravolgimento dei contratti diminuzione dei salari con la palese complicità di CGIL - CISL - UIL - UGL

Insieme a tutti i servizi pubblici in rete sul territorio è oggi nell'occhio del ciclone il settore del trasporto pubblico locale il quale riteniamo indispensabile che torni al centro delle iniziative politiche di tutte le forze sociali non solo perché individuabile come servizio essenziale, ma anche perché indice di civiltà di un paese.

Gli anni trascorsi, caratterizzati dall'assenza di una fase progettuale che desse sviluppo ad un settore agonizzante, hanno aggravato ancor più la situazione resa precaria dai tagli ai finanziamenti, che hanno inferito un colpo mortale al servizio alimentando la logica delle privatizzazioni rafforzata dal pensiero ultra-liberista pronto a strumentalizzare la crisi per arrivare allo scopo che già molti governi hanno cercato di raggiungere con risultati fallimentari.

Nonostante gli esempi negativi che il privato nel trasporto collettivo ha espresso negli anni passati in termini di condizioni di lavoro, sicurezza, salario e costi per l'utenza, si persevera su un impianto ideologico che per sua natura è la negazione di diritti imponendo, ancora una volta, il solo linguaggio del mercato.

Nasce l'esigenza di rivedere e di rilanciare la politica della mobilità in questo paese per dare risposte ai forti disagi che i cittadini continuamente subiscono in termini di disservizi, con tempi di percorrenza interminabili e difficoltà ad accedere all'interno dei vettori e di non sicurezza del servizio per una ormai consolidata logica imprenditoriale e politica dove la sicurezza è vista esclusivamente in relazione ai costi.

Tutto è riconducibile ad una qualità della vita che per i ceti popolari diventa sempre più scadente, e dove i trasporti assumono un ruolo preminente anche per una forte componente sociale che non può essere subordinata alle esigenze di mercato; l'Unione Sindacale di Base può e deve mettere in campo interventi mirati ad un rilancio del trasporto di massa che veda al centro un progetto con caratteristiche di praticabilità, funzionalità e credibilità anche dal punto di vista finanziario.

Ambire al rilancio del trasporto di massa c'impone al non limitarci ad una mera opposizione alla privatizzazione.

La costruzione di una nostra fase progettuale deve necessariamente prevedere una premessa fatta di analisi e studio di tutte le realtà sparse nel territorio nazionale affinché si verifichino le differenze locali finaliz-

zate ad interventi mirati e specifici.

Un notevole rapporto può essere ricercato con le numerose associazioni e comitati di cittadini, sorti per lottare contro i disagi che continuamente subiscono a causa delle inefficienze che in modo particolare colpiscono il pendolarismo, ma anche con tutto l'associazionismo che interviene nel settore della mobilità, della vivibilità del territorio.

Oltre alla questione dei finanziamenti e gestione sui servizi per la mobilità è necessaria la piena consapevolezza dello stretto legame tra il settore dei trasporti e la crisi energetica in atto, che imporrà delle scelte drastiche e dolorose se non saranno presi seri provvedimenti su una politica energetica alternativa che dovrà fare i conti con un modello dei consumi non più sostenibile.

Una problematica, quest'ultima, decisamente complessa che non può più essere ignorata come non si può più ignorare la pesante ricaduta ambientale provocata dall'inadeguatezza del Trasporto Pubblico che spinge sempre in forma maggiore i cittadini verso il mezzo proprio.

Doveroso e indispensabile comprendere la necessità di unire tutte le forze per una causa comune che tutti, nessuno escluso, debbono far propria a partire dal nostro interno con l'urgenza di dare corpo e operatività ad un livello più alto di organizzazione nei trasporti che sappia produrre una direzione nazionale unitaria (trasporto Pubblico Locale, attività ferroviarie, trasporto aereo e marittimo) di una categoria che sappia confrontarsi sui progetti di sviluppo, sulle campagne politiche generali, costruire un confronto costante e tenace con le strutture territoriali per favorirne lo sviluppo individuando i soggetti e le modalità più opportune e funzionali.

Diventa ora indispensabile rendere operativa la direzione di categoria, già formalmente costituita, sia per rafforzarne la capacità organizzativa sia per mettere in pratica quanto politicamente acquisito: siamo un'organizzazione e non un insieme di strutture locali o aziendali.

In questo contesto come lavoratori dei Trasporti, ma soprattutto come quadri sindacali della USB, non possiamo esimerci dal tenere conto che la forte aggressione al settore e ai servizi pubblici tutti attraverso la privatizzazione e con forme ancora più pesanti per le aziende esercenti servizio pubblico già da tempo privatizzate ha come cornice le scelte del Governo in riferimento al raggiungimento dell'età pensionabile, la tassazione iniqua sul lavoro e sulle pensioni, la cancellazione sostanziale della tutela dell'articolo 18, una "riforma del lavoro" che si abbatte sui giovani, sulle donne, sui disoccupati sui migranti, moltiplicando precarietà, disoccupazione imponendo una condizione di lavoro e di vita sempre più esposta al ricatto, all'autoritarismo, all'incertezza e alla povertà con la piena complicità e sostegno di quelle forze sindacali che, come se tutto ciò non bastasse, favoriscono la netta chiusura degli spazi di democrazia nei luoghi di lavoro e di agibilità per le organizzazioni sindacali conflittuali come la nostra che si oppongono a queste politiche.

Parliamo delle nostre specificità guardandoci intorno, nella consapevolezza che non c'è più un confine tra settori, comparti e/o categorie, c'è il soggetto sociale lavoratore, precario, disoccupato che sia, un soggetto aggredito nei suoi fondamentali diritti; nel lavoro ma anche nel diritto all'abitare dove si favoriscono i processi di dismissione speculative, l'aumento degli affitti e gli sfratti, nel diritto allo studio con la costruzione di un sistema scolastico sempre meno accessibile in un contesto di impoverimento sociale, nell'ormai totale abbandono delle politiche di sostegno al reddito nei confronti del soggetto e delle famiglie, nel diritto alla salute con lo smantellamento del servizio sanitario pubblico a favore di un privato-convenzionato-accreditato ormai sempre più funzionale al profitto con l'intento di consegnare un servizio di qualità nelle mani di poche grandi lobbies imprenditoriali, nel diritto collettivo di una adeguata igiene ambientale basata oggi sul minore costo del lavoro dei dipendenti, su una maggiore frantumazione del ciclo dei rifiuti, sulla svendita delle quote pubbliche per le aziende ex municipalizzate, nel diritto di un futuro dove l'energia assume un ruolo decisamente rilevante e per il quale, invece, si abbandona la ricerca e la sperimentazione a favore, ancora una volta delle liberalizzazioni.

La stessa logica che sta aggredendo la totalità dei beni comuni e che non vuole cedere il passo neanche di fronte ad un referendum come quello del 12 e 13 giugno dove si è conseguita una vittoria epocale nonostante che tutta la campagna referendaria sia stata oscurata dai principali media e osteggiata dalle forze di governo e anche da molte allora all'opposizione.

È in questo quadro, che si colloca la proclamazione dello sciopero generale del 22 giugno della nostra O.S. insieme a CUB - CIB - UNICOBAS - SNATER - USI - SI.CO.BAS (e Or.S.A.) con due manifestazioni, Roma e Milano, e una serie mobilitazioni, indicate anche dall'Assemblea nazionale dei delegati RSU e RSA del 26 maggio scorso al Teatro Ambra Jovinelli, in tutte le maggiori città italiane.

Uno sciopero impegnativo, che dovrà misurarsi di territorio in territorio su tematiche e rivendicazioni essenziali per preservare livelli di vita e di dignità basilari in un paese civile, scontrarsi con la complicità e i cedimenti del sindacalismo confederale e con quel senso di resa che, purtroppo, molti lavoratori maturano davanti ad una così possente aggressione.

Uno sciopero generale che deve saper restituire dignità ai lavoratori tutti che possono dimostrare così che reagire è possibile; è possibile opporsi all'attacco alle condizioni e al diritto del lavoro, contro l'aumento della precarietà e la possibilità di licenziare senza giusta causa attraverso la modifica dell'art. 18; è possibile opporsi all'aumento delle tasse, all'introduzione dell'IMU e l'aumento dell'IVA; contro l'attacco alla pensione, al diritto alla salute e alla sicurezza del lavoro; contro il governo Monti e il ricatto del debito operato dalle banche e dall'Unione Europea.

Quindi una conferenza nazionale di organizzazione, questa, che vuole rilanciare il ruolo dei lavoratori dei trasporti sia all'interno dell'organizzazione sindacale che all'interno del conflitto sociale.

A tale scopo, fermo restando le tematiche generali, occorre accentrare la nostra attenzione nelle questioni che ci toccano da vicino a partire dal diritto dell'esercizio dello sciopero, a quello dei lavoratori di scegliere da chi farsi rappresentare, ad una pari dignità nell'ambito del coinvolgimento e gestione dei tavoli aziendali, istituzionali sia territoriali che nazionali.

Una pari dignità che deve essere riconosciuta anche sotto il profilo delle agibilità sindacali che, non trovando una esigibile norma di gestione, rimangono arma di continuo ricatto aziendale e utilizzate da CGIL - CISL - UIL - UGL al solo scopo di esercitare un proprio potere utilizzando i lati più deboli dei lavoratori...che evitiamo di elencare.

Dobbiamo creare le condizioni per una interlocuzione reale che possa far pesare posizioni e rivendicazioni che rappresentiamo al fine di poter svolgere a pieno il nostro ruolo.

Abbiamo già richiesto un incontro con la CONF SERVIZI (che associa Astra - Federambiente - Federutility) in riferimento all'accordo sottoscritto con le OO.SS. firmatarie di CCNL in riferimento alle politiche industriali dei servizi pubblici locali.

In tale accordo, come sicuramente ricorderete, oltre a sancire molte cose da noi non condivisibili, si prevede l'avvio della certificazione degli iscritti alla varie OO.SS. per stabilirne la reale rappresentatività con un sistema simile a quello attuato nel Pubblico Impiego (quota 5% degli iscritti, in riferimento ai lavoratori sindacalizzati, aggiungendo i voti ottenuti nelle liste RSU). Riteniamo che l'applicazione di questo sistema possa dare alla nostra O.S. un riconoscimento formale su tutti i tavoli di competenza.

Dobbiamo dare maggiore disponibilità, sostegno ed operatività agli organismi di settore a tutti i livelli; bisogna che si individuino le reali disponibilità per produrre un lavoro costante che possa risaldare il settore e la categoria in questa fase di particolare difficoltà.

L'attacco al salario, ai livelli occupazionali, alle condizioni di lavoro, all'usufruire in modo certo e corretto dei riposi e ferie, alla sicurezza nostra e del servizio che esercitiamo per i cittadini e la forte discriminazione sulla questione della rappresentanza e rappresentatività, un contratto nazionale ormai da considerarsi inesistente debbono renderci maggiormente determinati ad affrontare le controparti che siano esse le associazioni datoriali o le OO.SS. complici che vogliono impedirci di esistere.

La struttura sindacale del trasporto pubblico locale, USB Lavoro Privato, è decisamente protagonista della vita e della crescita dell'O.S., l'intera O.S. è al suo fianco per vincere questa difficile battaglia.

**USB Lavoro Privato**

22 GIUGNO 2012

## Li abbiamo spazzati via



A Roma eravamo in tanti a sfilare contro la riforma del lavoro fortemente voluta dai poteri forti ed occulti dell'alta finanza nazionale e non, centri di manovra in ombra che hanno trovato nella Fornero la persona adatta, quanto piena di cattive qualità, per varare una vera e propria rivoluzione contro i diritti pacifici e sedimentati nell'universo lavorativo.

La manifestazione è stata partecipata e lo sciopero generale, indetto dai sindacati di base, ha contato consistenti astensioni dal lavoro in diversi settori.

Gli stessi treni si sono fermati, anche se l'orsa si è chiamata fuori all'ultimo momento dallo sciopero, adducendo motivazioni che noi non abbiamo condiviso.

In tale maniera si è persa l'opportunità per alcuni di voltare le spalle ad un governo tecnico, privo di legittimazione elettorale, reo di aver ridotto la vivibilità pubblica di un'intera nazione dietro lo slogan di riforme subito e sacrifici per tutti, praticati con un criterio di equità generalizzato, e se lo hanno detto i rappresentanti della casta noi, come cittadini coscienti, abbiamo l'obbligo del dissenso.

Quindi il nutrito corteo si è snodato senza incidenti per le vie storiche di una capitale sorniona, in una terra laica, al momento, asfissata dal caldo e da un'afa opprimente, mentre i romani hanno preferito disertare le strade assolate, neppure troppo incuriositi dal frastuono della musica, dei fischi, delle canzoni, degli slogan e di tanto altro ancora che ha riempito l'atmosfera di sano entusiasmo di partecipazione.

Gli stessi media, da parte loro, si sono sbizzarriti ad intervistare, a riprendere, a considerare che tutto quel gran vocio era opera di gente attenta ed intenzionata a lanciare un messaggio culturale pubblico in difesa del proprio futuro e di quello dei loro figli.

In tal modo si è voluta incoraggiare un'opinione corale, secondo la quale il lavoro è una prerogativa della dignità dei cittadini contrari alla mercificazione del sociale.

Chi non ha gradito la nostra compagnia è rimasto comodamente operativo sul posto di lavoro e di ciò sentitamente ringraziano tutte le organizzazioni concertative, specchi deformi di una nuova finanza capace di guardare ben oltre la creatività di Tremonti.

E' tutto questo meticcio che deve andare necessariamente a lavorare e non noi che dobbiamo sgobbare di più, e che anche questi bocconiani, traboccanti di nuda concupiscenza, la facciano finita di produrre morchia tossica, perché l'attività finanziaria italiana non ne ha proprio alcun bisogno.

Oggi più che mai ci serve il lavoro, un lavoro di produzione, altrimenti l'economia non riparte, e la stessa possibilità d'impiego non può più essere affidata ai soliti canali informali come le conoscenze, il partito, il sindacato o il parentado.

È per questo che abbiamo manifestato, perché contro il nulla in movimento noi abbiamo preteso di correre, ed abbiamo spiazzato chi sulla piazza tanti anni fa ha costruito le proprie fortune, mentre attualmente preferisce bazzicare i salotti buoni della società, riuscendo ad opporre una resistenza di facciata, con meri adempimenti formali, quella che fa comodo ad un palazzo sempre più esigente con quella forza lavoro tradita da troppi disertori del clima di dialogo ed incapaci di proprietà di mobilitazione, che oggi si distinguono per la loro assenza da un palco che agogna sindacalisti carichi di coraggio e con un'immagine proponibile.

Con questi spettri di un passato ancora più distante dai salariati si sono toccati livelli di profondità abissali, perché se il padrone si mostra ancor più padrone è semplicemente perché intorno a se ha una vasta corte di servi con un alto livello di ingerenza, e siccome la messa cantata non va mai disturbata, al loro ultimo amen sapremo bene ricordarci della prole del diavolo.

**Luigi Corini**

**ATAC****I lavoratori ATAC non vogliono essere il capro espiatorio**

Il Sindaco Alemanno scarica sui lavoratori dell'ATAC le colpe dei disservizi causati dopo l'apertura della metro B1, accusandoli di boicottare il servizio e causare gravi disagi ai passeggeri. Il Sindaco minaccia anche pesanti sanzioni, ma si astiene dal dire che i dipendenti sono sovraccaricati di lavoro per sopperire alla cronica carenza di personale di movimento. Peccato per lui che anche il Prefetto Pecoraro, nell'incontro dello scorso martedì 19 giugno, non ha riscontrato elementi per i quali intervenire sugli addetti al servizio.



Alemanno inoltre nasconde alla cittadinanza che nella B1 le soste in prossimità dello scambio tra Annibaliano e Bologna, lunghe anche 10 minuti, sono semplicemente dovute alla inadeguatezza dei sistemi di scambio, tra l'altro non monitorati dalla centrale operativa come avviene nelle più funzionali metropolitane europee. A questo si aggiungono le difficoltà dovute a treni obsoleti e non sufficientemente mantenuti.

Dopo aver frettolosamente smantellato il trasporto pubblico in superficie nella piena consapevolezza delle ricadute negative per la cittadinanza, il Sindaco e la dirigenza ATAC dovrebbero almeno avere il coraggio di ammettere che quanto sta accadendo è la semplice applicazione del piano industriale, basato sull'aumento dei carichi di lavoro per il personale di movimento, il taglio del servizio e l'aumento delle tariffe.

Per questi motivi USB Lavoro Privato, diversamente dai sindacati complici, non ha firmato il verbale d'accordo del 30 novembre 2011, apripista di un piano industriale che non risolve l'annoso problema dello sperpero di denaro pubblico attraverso costosissimi appalti, consulenze esterne, privilegi di dirigenti e quadri, assegni ad personam e super minimi elargiti senza alcuna trasparenza, lasciando così intatto il vergognoso sistema di "parentopoli".

USB Lavoro Privato sostiene dunque le giuste rivendicazioni dei lavoratori del Tpl romano e ritiene indispensabile che la pianificazione del servizio nella capitale venga organizzata sulla base delle reali necessità della cittadinanza e non su un progetto incentrato esclusivamente sul taglio del costo del lavoro.

**Ufficio Stampa USB**

**TPL LAZIO****I pendolari di Nettuno sul piede di guerra**

Si è costituito il comitato pendolari FR ottava carrozza sulla linea ferroviaria Roma-Nettuno.

Questa nuova associazione, sorta in modo spontaneo, intende intraprendere delle iniziative per tentare di risolvere le problematiche che, da tempo immemore, accompagnano quotidianamente i viaggi dei non pochi pendolari presenti su questa relazione, che si spostano dalla residenza sino ai posti di lavoro nell'area urbana romana.



La volontà decisa di perseguire la discontinuità del disagio è suffragata da una determinazione organica e, soprattutto, organizzata.

Negli stessi volantini, che i fautori di questa neo-organizzazione fanno circolare, i punti messi in discussione sono chiari ed importanti.

La denuncia pubblica, infatti, è coerente con il reale in quanto si parla di ritardi, di soppressioni, di materiali insufficienti, di treni vecchi, di poca manutenzione dei rotabili, di clima all'interno delle vetture, dell'inefficienza dei bagni, delle porte di accesso che non funzionano e di tanto altro ancora di cui, come ferrovieri del ferro, abbiamo piena e concreta conoscenza, nonché una giusta memoria per ricordarci di come devono espletare il servizio le vetture dei treni.

Ora, però, quello che più preme a questi associati è la composizione dei convogli, giudicata del tutto insufficiente vista la domanda di trasporto, aggravata, per giunta, anche da materiali decurtati, ricorrentemente, dalla normale composizione.

In buona sostanza il contratto di servizio del trasporto ferroviario, firmato dalla Direzione Regionale Lazio e Regione, è diventato un motivo di discussione e non più un sostrato certo del trasporto laziale, e per dirla tutta di qua non si va da nessuna parte, proprio perché il punto fermo vacilla per primo.

Ecco che, quindi, considerato che il pattuito non viene rispettato, e chi aveva avuto modo di tenere dietro anche alla carta dei servizi viene puntualmente disilluso dalla prestazione offerta, si è deciso di formare una squadra per avere ragione di un'inerzia da parte del gestore del servizio che provoca frequenti disappunti tra la clientela lidense.

Non dimentichiamoci, neppure, che in tempi recenti almeno 3 colleghi del bordo hanno lamentato aggressioni da parte di fruitori di questo servizio, e da lì le ripercussioni legali sono scattate automaticamente.

Il clima, così come è stato lasciato infuocare, oramai è rovente, e per di più non si intravedono soluzioni di sorta immediate per poter intavolare una mediazione perché i treni restano quelli che sono e promettere migliorie per il 2014 sa quasi di irrisorio e non da parte di chi ha scritto ciò, ma per il momento vissuto che non può certamente attendere 2 anni per trovare un motivo di miglioramento.

D'altronde il trasporto ferroviario è un bene comune ed ha una valenza sociale di primaria importanza, e non può essere lasciato all'improvvisazione, in quanto c'è bisogno della piena collaborazione di tutti, utenza e non, e la conflittualità non aiuta ad ottimizzare i rapporti tra le parti.

Oggi la posizione impopolare della Direzione Lazio è al culmine, mentre non si riesce più in alcun modo a temprare la pazienza di un utenza stanca e svilita.

L'onore ferito di quanti pretendono un servizio decente, poi, non aiuta e tutto diventa più difficile mentre anche le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto non riescono ad affrancarsi dal ruolo di gregario scrivendo, addirittura, al prefetto nel timore di nuove aggressioni patite dal personale.

C'è, in altre parole, un alone di diffidenza a tutto campo, e dire che c'è una volontà di risolvere la situazione è come dire che domani sarà un giorno migliore ed, intanto, nulla cambia.

**Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio**

## **PRIVATIZZAZIONI**

### **Treni regionali a rischio**

---

Il nostro AD lo ha ribadito un'altra volta, e questa crediamo sia quella definitiva. Senza finanziamenti il trasporto locale sul ferro è ad alto rischio in tutta Italia, e vie di uscita non sembrano esserci perché i mancati finanziamenti dei contratti di servizio non permettono alternative.

Che il sistema del trasporto locale fosse in crisi lo si sapeva da tempo, ed a più riprese i vertici di Villa Patrizi avevano spiegato il punto in via del tutto pacifica, in quanto il servizio pubblico costa e qualcuno si deve assumere l'onere delle sovvenzioni, se gli enti locali desiderano avere ancora quella mole dei treni per trasportare un popolo di pendolari.

Il pendolarismo, in effetti, è un fenomeno radicato nel nostro paese e più volte la politica ha tentato di varare un piano integrato dei trasporti, senza per altro riuscire nell'intento, anche perché, oggi più che mai, la filosofia del sano liberismo non premia scelte consociative, ma, in maniera del tutto differente, privilegia la concorrenza anche dove questa non ha ragione d'essere per ovvie ragioni di spesa.

Ora, però, siamo in tempi di bilanci e da lì non si passa ed alle esternazioni di Moretti c'è stato un coro dei politici che hanno fatto da controcanto in merito ad un problema con peculiarità nazionali, lanciando, a modo loro, un segnale di disponibilità a recepire la problematica.

Tutto ciò perché alle parole già sono seguiti i primi fatti, con delle soppressioni di qualche coppia di treni in varie realtà locali, ma questo è solo l'aperitivo di oggi, mentre per domani si profila tutt'altra storia.

Le dichiarazioni spontanee dell'Amministratore del gruppo, ansioso del consenso altrui, hanno quindi col-

to nel segno, tanto è che c'è stato un vespaio di prese di posizioni politiche interlocutorie in tutta la penisola.

Il presidente della Regione Veneto, Zaia, ha ribattuto che il Governo deve trovare le risorse per mantenere in piedi un servizio che non è un problema residuale rispetto ad altre preoccupazioni dell'Italia, essendo un servizio remunerato con le tasse del contribuente e, pertanto, non può essere relegato nella periferia dell'Impero.

Rossi, presidente della regione Toscana, da parte sua, ha detto chiaramente che Moretti ha sollevato un problema reale, anche perché i tagli continui del Governo alle Regioni osteranno l'efficienza di un servizio pubblico ed i risultati saranno sotto gli occhi di tutti.

Caldoro, dalla Campania, auspica l'apertura di un tavolo di confronto per il trasporto pubblico con lo Stato, in quanto le Regioni, non potendo più assolvere i pagamenti, hanno ritirato, in modo provocatorio, i contratti di servizio.

Come si evince chiaramente sono tutti d'accordo anche su chi deve pagare, ma come finirà se i soldi non arriveranno?

Noi ferrovieri, da parte nostra, patiremo in prima persona questa situazione di estremo disagio in quanto andremo dritti in bocca al problema, perché con la rimodulazione del servizio ed i relativi tagli si ridurranno, irrimediabilmente, i posti di lavoro, almeno quelli più pregiati in senso remunerativo, vale a dire quelli attinenti alla circolazione vera e propria e stiamo pur certi che liberandosi le tracce orarie, per risparmiare sui costi, ci sarà già qualcuno, ricco di linfa popolare, pronto a subentrare con metodologie di finanziamento della prestazione differenti che, con ogni probabilità, si farà banditore di una nuova strategia di mercato per sovvenzionare il nuovo servizio là dove una volta c'era un monopolio unico e granitico, ora in rotta disordinata per mancanza di fondi e privo di idee d'ausilio.

La ferrovia, pertanto, rimane un punto di arrivo per interessi differenti e variegati, che non necessariamente avranno il problema del sussidio per come lo intendono i nostri amministratori e tanto per dare un suggerimento che non lesiniamo da anni, restando propositori inascoltati, sarebbe il caso di ricominciare a far pagare il biglietto a chi da tempo immemore ha consolidato un diritto innaturale ai danni della collettività, poiché per chi subentrerà questa problematica ricoprirà un carattere prioritario e soddisfacente il fine.

**Luigi Corini**

## **PAREGGIO DI BILANCIO E VECCHIE LIRE**

### **La modifica della Costituzione per sacrifici infiniti contro il debito**

La Banca d'Italia ha comunicato che ad Aprile il debito pubblico ha raggiunto la quota record di 1.946,083 miliardi stracciando il massimo storico che era stato toccato a gennaio ("solo" 1.934,98 miliardi). Il calo registrato a Marzo non era affatto un'inversione di tendenza ma, semplicemente, un lieve assestamento prima di proseguire la corsa verso i 2.000 miliardi di euro.

Agli italiani sono stati chiesti sacrifici importanti: il "governo tecnico" ha aumentato le aliquote fiscali, ha introdotto l'IMU, ha riformato le pensioni, ha dichiarato guerra all'evasione fiscale e chi più ne ha più ne metta. Nonostante tutto "la cura Monti" sembra, fino ad ora, di non aver portato benefici come erano stati promessi.

La strategia di Monti è stata allora quella di firmare il Fiscal Compact che vuol dire una cosa sola: per 20 anni dobbiamo far rientrare di anno in anno 40-45 miliardi, il debito che questa classe politica ha fatto ingigantire (è un conto della serva, visto che abbiamo un deficit - 1.900 mld di € - che è il 120% del PIL... dobbiamo quindi recuperare metà debito, cioè 900-950 mld).

Successivamente i politici italiani sono stati chiamati in Parlamento per approvare il Pareggio di Bilancio in Costituzione. I due terzi di loro non si sono tirati indietro anzi, con il voto favorevole, hanno evitato un eventuale referendum quale strumento di esercizio della sovranità popolare: senza che i cittadini italiani ne sapessero nulla, o quasi, di quanto stava accadendo.

Il nuovo articolo 81 della nostra Costituzione recita che 'lo Stato assicura l'equilibrio tra le entrate e le

spese del proprio bilancio, tenendo conto delle fasi avverse e delle fasi favorevoli del ciclo economico'. E ancora, che 'il ricorso all'indebitamento è consentito solo al fine di considerare gli effetti del ciclo economico e, previa autorizzazione delle Camere adottata a maggioranza assoluta, al verificarsi di eventi eccezionali'.

Senza voler considerare la Costituzione come unica difesa delle esigenze popolari, visto che non viene rispettata a cominciare proprio l'art. 1 sul lavoro, è solo il caso di ricordare che la carta costituzionale è nata da un "compromesso" tra le diverse esigenze delle classi sociali che in vario modo avevano combattuto e sconfitto il fascismo e che quindi avrebbe avuto bisogno, allo stesso modo, del parere popolare per qualsiasi sua modifica.

Il voto dei 2/3 del Parlamento per modificare l'art. 81 rappresenta quindi un'imposizione agli italiani di cui il PD (come il PDL) è pienamente responsabile, come ama dire Bersani, essendo al tempo stesso il rovesciamento di quei principi base della carta costituzionale, per cui operai e lavoratori avevano dato anche il loro tributo di sangue (come ci ricordano proprio "lorsignori"! ). In conclusione si può dire che i 2/3 dei parlamentari rappresentano la maggioranza di se stessi ma non degli Italiani (ne è conferma l'alta percentuale di astenuti, superiore al 50%, al voto delle ultime amministrative ed il crollo di voti ai grandi partiti sostenitori del governo, col PD in prima fila).

La poca fiducia popolare in questi "nostri" rappresentanti non deve meravigliare considerando i recenti provvedimenti governativi, passati con il loro consenso, utili solo a fare cassa senza altre prospettive, che non hanno intaccato il debito. A questo proposito segnaliamo una cosa importante passata sotto silenzio. Con Il Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201 "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 284 del 6 dicembre 2011 (c.d. decreto Salva-Italia) stabilisce all'Art. 26 "Prescrizione anticipata delle lire in circolazione": le banconote, i biglietti e le monete in lire ancora in circolazione si prescrivono a favore dell'Erario con decorrenza immediata ed il relativo controvalore è versato all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnato al Fondo ammortamento dei titoli di Stato.

Non stiamo parlando di pochi spiccioli. Gli ultimi dati di palazzo Koch, aggiornati alla fine di agosto 2011, erano strabilianti: ci sono ancora in giro quasi 2.500 miliardi di lire non convertite. Poco meno di 1 miliardo e 300 milioni di euro, ovvero: 21,6 euro per ciascun italiano, neonati inclusi. Prima di tale decreto la prescrizione della lira era prevista per il 29 febbraio 2012 e pare che nemmeno i funzionari di Bankitalia erano informati dell'anticipazione sulla data di prescrizione. Da ricordare che il 7 aprile 1997 è stata emanata la legge n. 96, in cui era deliberato che i biglietti dopo 10 anni di fuori corso dovevano andare in prescrizione (un cui articolo però ne prevedeva l'entrata in vigore dopo 5 anni, giusto nel 2002 in occasione del passaggio dalla lira all'euro).

Quindi prima del decreto Salva-Italia erano fuori corso ma prescritte dal 29 febbraio 2012 (e quindi ancora cambiabili presso le filiali della Banca d'Italia fino al 28 febbraio 2012) .Per le monete in lire il discorso è a parte: le monete da 50 lire e 100 lire, a seguito di decreto ministeriale sono state poste fuori corso il 16 ottobre 2000 e quindi sono state prescritte (cioè non più cambiabili) dal 16 ottobre 2010. Ma attenzione: il governo italiano quella somma se l'era già in parte giocata, prima ancora della definitiva dichiarazione di morte della benefattrice. È successo con la legge finanziaria del lontano 2003: al governo c'era Berlusconi e in via XX settembre era acquartierato Tremonti. Nella disattenzione dei più, con un articolo nascosto, il governo si fece anticipare dalla banca centrale una parte dell'eredità: fate una stima di quel che resterà dopo il febbraio 2012, e datecene il 90 per cento, diceva in sostanza quell'articolo. Detto, fatto: in due tranches, il Tesoro ha incassato 837 milioni di euro.

Non ci è chiaro dove siano "spariti" questi soldi visto che il debito pubblico non ne ha avuto benefici!

Ora, visto che l'attuale governo ha messo al primo posto la questione del debito pubblico andando però a pescare soltanto nelle tasche dei lavoratori e dipendenti non in quelle della parte ricca del paese, chiediamo: dove sono finite tutte queste lire, perché non si utilizzano per abbassare le tasse sui cittadini, ad esempio per eliminare l'IMU sulle prime case?

**Andrea Acierno e Carmine Curcio**

**AMIANTO****Morti sospette in ferrovia**

Amianto sui treni delle Ferrovie dello Stato. Polveri killer che avrebbero provocato patologie tumorali per almeno tre dipendenti delle FS che sopra quei vagoni hanno trascorso una vita intera. È l'ipotesi alla quale sta lavorando la procura di Roma che ha creato, per seguire il caso, un pool di pubblici ministeri coordinati dal procuratore aggiunto Roberto Cucchiari, il magistrato che si occupa dei reati ambientali.

Per ora sarebbero tre i fascicoli aperti a piazzale Clodio, con l'ipotesi di omicidio colposo e senza indagati: sono stati assegnati ai pm Mario D'Ovinola, Antonella Nespola e Maria Letizia Golfieri. Tre inchieste per le vittime dell'amianto sui treni, che corrono parallele ma che confluiranno presto in un unico faldone.

L'indagine muove i primi passi ma è destinata a diventare molto corposa perché il numero di dipendenti che può aver inalato eternit potrebbe essere enorme.

A presentare le denunce al Tribunale di Roma è stato il Dipartimento di epidemiologia del servizio sanitario regionale del Lazio che negli ultimi anni ha istituito un registro personale dei casi di mesotelioma, un tumore causato dalle fibre di amianto che si depositano sui polmoni.

È in questo registro che è contenuta tutta la documentazione clinica delle persone che si sono ammalate e che, in alcuni casi, sono poi morte. Come è successo ad esempio a Pietro D'Angelo, classe 1926, affetto da mesotelioma maligno in sede pleurica: il cancro gli è stato diagnosticato il 10 febbraio del 2010 ed è morto esattamente un anno dopo.

Vicenda su cui ora indaga, per omicidio colposo, il pubblico ministero Mario D'Ovinola. L'uomo lavorava per l'azienda di trasporti ferroviari delle FS come addetto ai freni, poi come aiuto macchinista e infine negli ultimi anni come macchinista. Praticamente sui treni ha trascorso una vita intera, fino a quando non è andato in pensione e si ammalato.

“La diagnosi del mesotelioma è nella gran parte dei casi riconducibile ad una esposizione pregressa ad amianto - si legge nelle due pagine della denuncia - pertanto si ritiene trattarsi di patologia sospetta per causa professionale”. Dimostrare i collegamenti tra la malattia di Pietro D'Angelo (e degli altri casi sui quali il pool di magistrati indaga), non sarà certo semplice.

Molti dei vagoni su cui quei dipendenti delle Ferrovie hanno viaggiato e macinato chilometri sono ora dismessi. Tuttavia i pubblici ministeri inizieranno a breve tutte le ispezioni necessarie e a disporre una serie di consulenze tecniche e sanitarie. Pronti ad affrontare un'inchiesta tutt'altro che semplice, anche per il raggio di indagine che dovrebbe coprire un arco temporale di almeno una trentina di anni. Nel mirino ovviamente, anche se non ancora ufficialmente visto che i fascicoli sono contro ignoti, chi ha fabbricato quei treni e chi ha consentito che su quei treni si viaggiasse, consapevole del materiale usato per la loro fabbricazione.



**fonte: la Repubblica**

**SPIEGATO IL TAV****Finzieremo le banche all'infinito**

Svelato il “mistero” della Torino-Lione: il vero motivo per cui si vuole realizzare a tutti i costi la maxi-infrastruttura più inutile d'Europa sarebbe l'incremento illimitato del debito pubblico. I “mandanti” dell'operazione? Le banche, innanzitutto: di fronte a cui passerebbero in secondo piano la potente “casta” politica Pro-Tav, gli interessi di Confindustria e persino le infiltrazioni della mafia, considerata in pole position nell'aggiudicazione “a cascata” degli appalti faraonici. Secondo analisti e critici, chi eredita l'affare del secolo è prima di tutto la finanza, a cui lo Stato dovrebbe ricorrere sia per la costruzione dell'opera, sia poi per il mantenimento. Per la sola sicurezza, senza che sia ancora stato impiantato il cantiere, a Chiofonte la “militarizzazione” del sito è già costata 27 milioni di euro: grossomodo, il 10% di quanto sborse-

rebbe l'Unione Europea, per una linea Tav che costerà almeno 20 miliardi. Spesa nominale: perché poi, avverte la Corte dei Conti, il costo potrebbe aumentare anche di otto volte, in vent'anni di cantieri, arrivando alla teorica cifra-mostro di 100 miliardi di euro. La Torino-Lione resta un'opera strategica, ha ripetuto di recente l'ex banchiere Corrado Passera, ora ministro, come al solito senza fornire spiegazioni e fingendo di ignorare che - proprio in valle di Susa - il recente ampliamento del traforo ferroviario del Fréjus consentirebbe anche di caricare i Tir sui treni, usando la storica linea Torino-Modane come "autostrada ferroviaria", se solo il traffico merci Italia-Francia non fosse ormai un fantasma del passato. «Com'è noto, inoltre, le merci non possono viaggiare ad alta velocità, pena il venir meno della sicurezza: sopra i 90 chilometri orari, trasportare merci via treno non è prudente», spiega Andrea Merlone, capo-ricercatore al Cnr di Torino, «perché oltre quella soglia di velocità l'usura dei convogli diventa esponenziale». E poi: «Come tutti sanno, dagli Usa in giù, la priorità delle merci non è la rapidità, ma la puntualità di consegna, per consentire una logistica snella». Ma se la Torino-Lione sarebbe una follia finanziaria di portata storica - oltre 600 milioni al chilometro, secondo Ivan Cicconi - la super-linea costerebbe uno sproposito anche una volta realizzata: «Avete idea di quanta energia occorre per condizionare il clima di una galleria lunga 57 chilometri, con temperature attorno ai 60 gradi?». Marina Clerico, docente del Politecnico torinese e assessore della Comunità Montana valsusina, riassume le grandi preoccupazioni dei tecnici: «Il progetto preliminare, l'unico attualmente varato, riconosce di non avere soluzioni per il taglio - la cui entità è ignota - dell'enorme riserva idrica sotterranea fra Italia e Francia». Inoltre: vent'anni di cantieri significano traffico e aree invivibili, devastazione del verde e dell'agricoltura, crollo verticale dei valori immobiliari ma anche rumore e polveri pericolose, il che significa: rischi concreti per la salute. «E' paradossale: un maxi-cantiere come quello è ancora più impattante dell'installazione di un'industria inquinante, che nessuna amministrazione - per motivi di tutela della salute e dell'ambiente - potrebbe mai autorizzare. Grazie all'anomala procedura della legge-obiettivo, invece, alla Torino-Lione è permesso quello che a nessun altro sarebbe consentito». E attenzione: finora, la città di Torino ha vissuto il problema come un grattacapo remoto, che incombe sui soli valsusini. «Errore: un giorno i torinesi si sveglieranno, quando si renderanno conto che l'eco-mostro trasferirà il suo impatto devastante nelle periferie della metropoli, da Orbassano a Settimo». Per i 265 chilometri della nuova linea, scrivono Paola Baiocchi e Alberto Nigro su "Valori", il mensile della finanza etica italiana, si potrebbero spendere anche 35 miliardi - che l'Italia non ha - se il costo reale ammontasse a 1.300 euro per ogni centimetro di binario. Costo che potrebbe salire anche a 5.000 euro al centimetro, se si incontrassero imprevisti scavando. «In questo giro di miliardi - aggiungono i giornalisti di "Valori" - chi eseguirà i lavori ha tutto l'interesse a trovare intoppi che ne prolunghino la durata, perché saranno comunque coperti dal denaro dei contribuenti, che dovranno pagare senza poter esercitare alcun controllo». Certo, la cordata Pro-Tav ha raccontato che l'opera sarebbe "prescritta" dall'Unione Europea. Sbagliato, spiega Luca Rastello in un recente reportage su "Repubblica": il "corridoio 5" Kiev-Lisbona prevedeva collegamenti intermodali, non per forza l'alta velocità ferroviaria. Difatti, l'Ungheria ha puntato sulle autostrade, mentre il Portogallo si è ritirato e la Spagna cambierà solo lo scartamento della attuale linea mediterranea, per ospitare qualsiasi tipo di treno e far viaggiare le merci a 80 all'ora. Nella nuova rete europea "Ten-T", la Torino-Lione è sopravvissuta: ma sarebbe coperta con appena 300 milioni provenienti da Bruxelles. E il 90% restante chi lo metterebbe? Indovinato: noi. O meglio, i nostri eredi. Secondo la magistratura amministrativa italiana, un'infrastruttura è legittima solo se la sua utilità per i futuri fruitori è ragionevolmente fuori discussione. Non è il caso della Torino-Lione: figli e nipoti, sostengono i 360 tecnici universitari che hanno scritto inutili appelli al premier Monti e al presidente Napolitano, pagheranno a carissimo prezzo un'opera che non servirà mai. Una follia? Non per tutti, ovviamente: per le banche, che presteranno miliardi allo Stato, la Torino-Lione sarà una miniera d'oro. Un affare colossale, senza precedenti. Ed ecco spiegata l'irremovibile insistenza nel volere a tutti i costi l'assurda ferrovia dei record, che inguaierebbe generazioni di italiani.

**fonte: A&S Cosmo**

**FALSIFICAZIONE TITOLI DI VIAGGIO****Il pericolo giallo**

---

Questa volta è andata bene perché la Guardia di Finanza è riuscita a parare il colpo sequestrando oltre 2 milioni di biglietti falsi, per la tratta Roma-Fiumicino Aeroporto, che erano stati importati all'interno di un container arrivato nel porto di Livorno.

I titoli di trasporto erano stati prodotti in Cina, dove gli affari veri si fiutano a naso, anche perché se qualcuno si vuole dilettere a fare due conti moltiplicando il costo di 14€ di ogni singolo recapito di trasporto per il quantitativo sequestrato, viene fuori una cifra da capogiro.

Già le casse regionali devono sopportare i mancati introiti da parte della regione, le casse della quale sono mestamente vuote, ed ecco che ora accade che anche la concorrenza sleale di oltreoceano si mette a guadagnare sui biglietti di pertinenza ferroviaria e, guarda caso, quelli di maggior valore ed i più venduti.

Ora il problema si trasferirà nelle sedi di competenza e qualcuno dovrà rispondere di questa fallita truffa ai danni di Trenitalia, ma, per il momento, ci sforziamo di ricordare che i controlli sulla tratta, che ha un'importanza strategica ai fini economici, devono essere capillari se si vogliono evitare questi pericoli.

È vero tra poco entreranno in funzione i tornelli nella stazione di Fiumicino Aeroporto e tanti problemi saranno azzerati al momento, ma questo si potrà fare se ai varchi verrà messo del personale attento, professionalizzato ed in numero sufficiente a controllare il traffico dell'utenza in entrata ed in uscita da quella località, perché lì, con ogni probabilità, se ne scopriranno delle belle vista la precisione certificata dei controlli automatizzati.

Bene ne abbiamo saputa un'altra, e la cosa non ci piace, perché nell'arte di arrangiarsi gli italiani sono maestri da sempre e guarda caso qualcuno ha tentato di scipparci questo motivo di distinzione proprio in casa nostra, cosa che ci fa supporre che stiamo vivendo tempi veramente difficili.

**Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio**

**SPENDING REVIEW****Governo e sindacati fanno il gioco delle parti**

---

Con il pretesto di evitare l'aumento dell'IVA che avrebbe di per sé effetti irrimediabilmente depressivi sull'economia, il Governo e Cgil-Cisl-Uil-Ugl si apprestano a sedersi intorno ad un tavolo per definire un piano di tagli che dovrebbe trovare risorse fra i 5 e i 10 miliardi di euro.

La spending review, spacciata come il rimedio a tutti i mali, aprirà per milioni di lavoratrici e lavoratori un drammatico orizzonte, fatto di esuberi, mobilità, licenziamenti e ulteriori tagli alle retribuzioni e ai pochi diritti rimasti, mentre allo Stato Sociale verrà assestato un colpo mortale.

La spending review ha già mostrato il suo vero volto con l'emanazione del decreto legge n. 87/2012 che dimezza le amministrazioni del comparto fiscale, avvia la chiusura di centinaia di uffici e rende chiara la volontà effettiva di questo governo di far pagare le tasse solo ai lavoratori dipendenti e ai pensionati, mentre ad esempio non si occupa di Equitalia che è una società privata che lucra sulla riscossione dei tributi.

In continuità con tutte le iniziative di lotta e mobilitazione di questi mesi, incluso lo sciopero generale del 22 giugno scorso, USB Pubblico Impiego sta dando una risposta immediata al decreto legge n. 87/2012 già questa mattina con un presidio ed un'assemblea pubblica convocati a Piazza di Monte Citorio dalle 11 alle 14. Da questa piazza verrà lanciata la giornata nazionale di mobilitazione del 6 luglio, che coinvolgerà le lavoratrici e i lavoratori pubblici e gli utenti dei servizi proprio a partire dai luoghi di lavoro, diventati il primo immediato bersaglio dei tagli che il governo ha già deciso e si appresta a inasprire ulteriormente.

**Ufficio Stampa USB**

CARLA VERBANO

## In ricordo di Carla



Carla Verbano se ne è andata qualche giorno fa, e lo ha fatto dopo una lunga e sfiancante malattia, affrontata con il coraggio degli umili.

Nonostante questo patimento lungo ed ininterrotto, però, il suo pensiero, sino all'ultimo, è stato rivolto a mantenere viva la speranza di poter dare un nome agli assassini di suo figlio, un ragazzo nato prima del suo tempo e che ha avuto modo di dire e di fare molto.

Ricordare i tempi bui degli opposti estremismi e degli anni di piombo oggi può apparire fuori luogo, ma per quanti li hanno vissuti in prima persona quei refoli di storia non sono

stati ancora rimossi, perché non si dimenticano facilmente le tensioni, le ansie, le paure, ed anche il sano entusiasmo dei venti anni, quando la mediazione dialettica aveva sempre vita breve e le idee, con la loro portata ideologica, sopravanzavano costantemente il quieto vivere.

In tal modo, approfittando della retorica del momento, troppo sangue innocente è stato sacrificato sull'altare della ragion di stato da parte di personaggi oscuri e senza volto che, agendo nell'ombra, hanno lasciato rovine e lacerazioni facendo condividere lacrime amare ad affetti per un bene umano, spesso ancor giovane, perso per sempre.

Questo è stato anche il caso di Carla, persona luminosa, che per restare ancor di più accanto al proprio figlio, partito per sempre davanti a lei, ne ha assunto l'eredità morale, facendosi carico delle sue idee per riaffermare un principio di equità, vale a dire il diritto alle scelte personali.

Oggi Carla, madre coraggio, però, non c'è più e se ne è andata dopo aver combattuto per una vita intera con anima e dedizione una battaglia di amore, conforme al fine, a cui è difficile dare un preciso contorno, tanto è stata grande, e non si è tirata mai indietro neppure davanti al drappo dell'omertà di stato, imbevuto di spirito ostile, steso davanti alla realtà, non accusando, però, mai incertezze nel suo incedere, nella sana convinzione che una lotta di civiltà resta sempre un cammino verso la verità, che è una e non può essere rivisitata da ragioni di comodo e neppure travisata dalle ceneri del tempo, e se adesso è troppo tardi per una nemesi equa, siamo certi che sino all'ultimo lo spirito non l'ha abbandonata ed i suoi occhi sono rimasti sereni anche dinanzi all'ultimo affronto contro il suo affetto mancante.

**Luigi Corini**

## Pillole

### **Protesta dei macchinisti ATAC**

I macchinisti delle linee B e B1 ATAC hanno deciso di lavorare a normativa, ovvero di non prestare servizio oltre il normale orario di lavoro, causando così forti ritardi. Questo è la reazione dei lavoratori all'applicazione del nuovo piano industriale, che non prende neanche in considerazione le numerose denunce dei lavoratori in materia di sicurezza ed efficienza ed interviene esclusivamente sui carichi di lavoro del personale viaggiante.

Il sindaco Alemanno intanto ha inviato una lettera al Prefetto chiedendo il ricorso alla precettazione.

### **Sospeso il cantiere di Roma Sud**

La battaglia contro la «bretella merci» ferroviaria di Roma Sud e il raddoppio dei binari lungo il Parco degli Acquadotti segna una piccola vittoria: il cantiere per i saggi geologici e archeologici preventivi alla posa della nuova linea ferrata è stato sospeso dopo la denuncia pubblicata su Corriere.it, sulla spinta del «Comitato dei tre no» (così l'hanno chiamato i cittadini) e dei presidenti dei tre Municipi interessati, IX, VI e X.

Così dopo un sopralluogo dei tecnici del Campidoglio il 19 pomeriggio, l'amministrazione ha deciso di chiedere la sospensione del cantiere e «ha invitato le ferrovie a un incontro chiarificatore».

La battaglia dei «No tav» di popolosi quartieri a Sud della Capitale, come il Quadraro e il Mandrione, contestava il progetto che comporterebbe un vero stravolgimento nella zona, con tanto di espropri di abitazioni e rischio di sparizione per il parco Niccolò Blois.

Nel merito le ferrovie hanno rivelato di avere un mandato da un anno e mezzo fa dal Comune, anche perché il progetto del raddoppio, oltre la «bretella merci» potrebbe servire per il transito del treno privato di Ntv Italo». Ma, nel valutare la «rivelazione», occorre tener conto della battaglia dei veleni in corso tra le compagnie Rfi (gruppo Fs) e Ntv, specie dopo il dispetto della grata costruita da Fs nella nuova stazione Terminal Ostiense, che blocca l'accesso diretto dei passeggeri dalla biglietteria ai treni.

Se fosse vero il progetto privato i lavori e l'opera progettati a Roma Sud avrebbero tutte le caratteristiche dell'alta velocità e questo significherebbe la definitiva rinuncia alle due nuove stazioni promesse ai residenti all'epoca del primo Piano ferro, quello dedicato all'anello ferroviario, studiato dal Campidoglio.

### **Frecciabianca fermi in linea**

Un treno Frecciabianca proveniente da Lecce e diretto a Milano è rimasto fermo per oltre un'ora per un guasto a Melegnano il 1° luglio poco prima di arrivare nel capoluogo e diversi passeggeri hanno chiesto l'intervento del 118 per malori causati dal caldo. Il treno è arrivato a destinazione con circa due ore di ritardo, perché è stato fermo un'altra ora nella stazione di Rogoredo per consentire al personale sanitario di prestare le cure richieste.

Oltre al treno che si è fermato per il guasto, altri due che si trovavano sulla stessa linea sono rimasti bloccati. Complessivamente quindi il personale del 118 ha dovuto assistere 500 passeggeri. Una donna incinta è stata ricoverata alla clinica Mangiagalli e in ospedale è stato portato anche un altro passeggero che si era sentito male per il caldo. Gli interventi sono stati resi difficili perché i treni si erano fermati in aperta campagna e per individuare il punto esatto il 118 ha dovuto inviare due elicotteri. In totale sono stati mandati, oltre agli elicotteri, 15 ambulanze, 2 automediche e un mezzo di coordinamento.

Si è interrotto anche il condizionatore d'aria e i vagoni sono diventati subito roventi per il caldo. A quanto si è appreso la prima a telefonare al 118 è stata la donna incinta, che ha chiesto un'ambulanza. Poi altri passeggeri hanno chiamato per avere soccorso. Riparato il guasto il treno è ripartito verso le 18,30 ma nel frattempo le ambulanze erano già in viaggio verso Melegnano e il treno si è fermato quindi una se-

conda volta alla stazione di Rogoredo per consentire i soccorsi necessari. Il treno è arrivato poi a Milano alle 19:13 con circa due ore di ritardo, così come gli altri due che seguivano.

Un altro treno, il Frecciabianca partito dalla stazione Termini di Roma all'una e trenta e diretto a Genova, s'è fermato il giorno successivo - 2 luglio - per un'ora e mezza vicino a Santa Marinella, a nord della capitale, a causa di un guasto. È quanto appreso da un passeggero del convoglio e confermato da Ferrovie dello Stato Italiane (FSI). Secondo l'azienda si è trattato di un guasto a un locomotore.

*fonte: ANSA*

### **Udienza per il reintegro di Riccardo Antonini**

Giovedì 5 luglio, alle ore 11:30 si tiene l'udienza per la reintegrazione di Riccardo Antonini presso il Tribunale di Lucca, Sezione Lavoro, via Galli Tassi n. 61, dinanzi al Giudice del Lavoro dott. Luigi Nannipieri. Assemblea 29 giugno e Associazione "Il mondo che vorrei" hanno organizzato un presidio in via Galli Tassi dalle ore 10:30 alle ore 13:00 per sostenere la reintegra di Riccardo e la battaglia su Viareggio per sicurezza, verità e giustizia.

### **Udienza di secondo grado contro il reintegro di De Angelis**

Si è tenuta il 2 luglio scorso la prima udienza per il ricorso presentato da Trenitalia contro il reintegro del macchinista e RLS Dante De Angelis, licenziato senza preavviso a ferragosto del 2008 e successivamente reintegrato dal giudice. L'azienda ancora punta ad un provvedimento 'esemplare' consistente in 10 giorni di sospensione da somministrare solo in caso di abiura da parte del De Angelis.

Il fatto contestato da Trenitalia risale a luglio del 2008, quando due treni ETR500 si spezzarono a bassa velocità a causa dell'intervento delle apparecchiature di sicurezza; il De Angelis espresse le proprie perplessità riguardo la sicurezza e la manutenzione ad un organo di stampa, e per questo venne allontanato dal posto di lavoro senza preavviso.

### **Trattativa ANSF**

L'ANSF ha dato la sua piena disponibilità a trovare una soluzione in merito alla questione del passaggio dei lavoratori delle ferrovie. Riconoscono le ragioni per cui la soluzione del trasferimento sarebbe da preferirsi a quella di un nuovo contratto da far seguire alle dimissioni dal Gruppo FSI. Il problema non è di volontà, ma giuridico. Il passaggio da un contratto di diritto privato (quello delle Attività Ferroviarie) ad uno pubblico è impedito da una serie di norme e dalla diversa natura degli obblighi giuridici che si vengono a ingenerare per i lavoratori. Basta leggere la sentenza ultima della Corte Costituzionale sulle detrazioni in caso di malattia per i dipendenti pubblici (n.120/2012) per verificare la "incomparabilità tra lavoro pubblico e lavoro privato".

Parallelamente ad una trattativa con la Funzione Pubblica, va cercato un piano alternativo per sterilizzare ogni possibile rischio per i lavoratori coinvolti nel passaggio. Ad esempio con una sessione contemporanea e contestuale con i rappresentanti legali del Gruppo FSI e dell'ANSF durante la quale, senza soluzione di continuità, con la mano destra il lavoratore firma il contratto con ANSF e con la mano sinistra firma le dimissioni dalle ferrovie. Tanto più che ANSF ha ottenuto già che, per questi lavoratori, non sia richiesto alcun preavviso per le dimissioni. Va raggiunto prima però un accordo con il quale preservare i diritti maturati fin qui dai lavoratori, principalmente anzianità totale e qualifica.

---

## **Link**

### **Pendolari in cammino sulla massicciata**

[http://www.youreporter.it/video\\_Treno\\_bloccato\\_senza\\_luce\\_a\\_200\\_metri\\_da\\_savigliano](http://www.youreporter.it/video_Treno_bloccato_senza_luce_a_200_metri_da_savigliano)