Unione Sindacale di Base

Treni ad alta pericolosità .... PER L'UTENZA E PER I LAVORATORI!!

In allegato il volantino

Nazionale, 22/07/2008

Il 14 luglio i delegati Rsu/Rsl dell'Assemblea nazionale ferrovieri, hanno denunciato l'episodio dell'ETR 500, che doveva effettuare il treno 9427 Milano-Roma delle 7,00, che nel tragitto tra l'officina della Martesana e la stazione Centrale si spezzava in due.

Ma questa denuncia è stata pubblicata con risalto sulle prime pagine dei giornali solo lunedì 21 luglio, mentre, guarda caso, quegli stessi giornali il 15 luglio erano impegnati a promuovere la società NTV di Montezemolo e soci con i nuovi TAV verniciati rosso Ferrari.

Questo episodio di informazione RITARDATA da parte dei giornali non può essere ritenuta una semplice sottovalutazione di un grave episodio, l'Eurostar si è spezzato in due,

probabilmente a causa dell'usura o dell'inadeguatezza manutentiva dei materiali del gancio, senza provocare una tragedia solamente perché fortunatamente il treno era ancora privo dei passeggeri e la sola conseguenza è stata quella di ritardi e soppressioni di corse per Roma. Solo pochi minuti e lo stesso treno sarebbe stato in marcia pieno di viaggiatori" e il guasto avrebbe determinato conseguenze ben più drammatiche.

L'episodio non costituisce un fatto isolato e segue altri episodi di cui la stampa non ha riportato notizia alcuna quali ad esempio:

- ***5 aprile - nei pressi di Roma l'Eurostar 9437, Milano-Roma delle ore 12, a 250 Km/h, ha perso il tetto rischiando l'impatto con i treni provenienti in senso opposto;***

- ***28 maggio - sempre vicino Roma, si è spalancata una porta in corsa al 9304, T-biz Roma-Milano delle 18 e 02, mentre viaggiava a 220 Km/h, senza che le apparecchiature lo segnalassero al macchinista.***

Accadimenti di questo genere rappresentano la cartina di tornasole sullo stato di assoluto degrado in cui versano le Ferrovie italiane che, negli anni, hanno smantellato i servizi di manutenzione, praticando la sistematica riduzione del personale.

Un degrado così profondo, come la mancanza di qualunque investimento volto a garantire la sicurezza dei viaggiatori e l'efficienza del servizio, sta impietosamente a dimostrare come il disfacimento delle Ferrovie italiane non sia da imputare semplicemente ad una cattiva gestione delle stesse, ma rappresenti invece il risultato di una scelta politico/strategica volta a favorire l'avvento della grande imprenditoria privata, magari recante il logo del cavallino rosso di Montezemolo, che ha in progetto di costruire il proprio profitto utilizzando quelle infrastrutture che lo Stato ha e sta costruendo creando enormi voragini nel bilancio delle ferrovie ed in quello del Paese.

Il fatto che i principali giornali abbiano dato risalto alla notizia dell'incidente del 14 luglio 4 giorni dopo puzza molto come campagna pubblicitaria in favore di NTV ed evidenzia inequivocabilmente una nuova fase nell'attuazione del programma di smantellamento del servizio pubblico ferroviario.

La sistematica distruzione del servizio e l'annientamento economico, realizzato anche attraverso lo strumento degli investimenti faraonici nell'alta velocità, è ormai a maturazione ed ora, probabilmente, è il momento della campagna mediatica per mostrare come le ferrovie siano al collasso.

Questa operazione mediatica può essere il viatico per far si che, con la liberalizzazione definitiva del servizio ferroviario, i privati, pronti a spartirsi la torta messa a loro disposizione

attraverso l’eutanasia delle Ferrovie di Stato, vengano visti dall’opinione pubblica come i salvatori della patria ai quali sarà giusto “assegnare” le tratte più redditizie negli orari più redditizi affinché possano costruire facile profitto.

Un’operazione sporca che usa anche l’informazione concernente fatti reali ed è di fatto una disinformazione funzionale a fuorviare e a manipolare l’opinione pubblica.

Per questo è più che mai importante, oltre che denunciare puntualmente i disservizi e le cose che non vanno nelle ferrovie elaborare, proporre soluzioni che diano risposte all'utenza che altrimenti rimarrà in totale balia dei pescecani del profitto e verrà opposta ai lavoratori dei trasporti, in particolare in questo periodo di rinnovo contrattuale.

Un'ulteriore nota, in questa stagione, di continui rialzi del costo del petrolio e conseguentemente dei carburanti, sempre più i cittadini stanno optando per il mezzo pubblico, sia su gomma che su ferro, ma stiamo assistendo ad un nuovo paradosso cioè il Trasporto Pubblico Locale e quello su ferro regionale e locale viene finanziato con l'accisa sulla benzina ma ... nel momento in cui il cittadino lascia a casa la sua macchina e opta per il mezzo pubblico, riducendo il consumo di carburanti, riduce la quota di accisa che serve a finanziare il trasporto pubblico ... Questa è una denuncia che dobbiamo fare **pretendendo che le risorse per il Trasporto Pubblico vengano reperite in altre forme che non siano attraverso l'accisa sulla benzina.**

Visto che l'emergenza caro petrolio sarà sempre più assillante e pesante occorre promuovere una campagna per il finanziamento del trasporto pubblico e una battaglia di non solo degli addetti ai lavori.

All'interno di questo panorama si colloca il rinnovo dei contratti e si evidenzia la strumentalità del percorso proposto, in questa fase storica di crisi energetica e di privatizzazione spinta del trasporto, da parte dei confederali che stanno perseguendo un contratto unico che di fatto concretamente farà solo ulteriori concessioni al padronato.

Un esempio è il Contratto Nazionale del Commercio appena firmato dalla Fisascat-CISL e dalla Uiltucs (per ora non firmato dalla Filcams-CGIL ma siamo pessimisti) che:

· Rende obbligatorio il lavoro domenicale per tutti, bai-passando anche l'intera normativa legale in materia di riposo settimanale con l'obbligo di 13 domeniche all'anno + il 30% delle aperture domenicali comunali;

· Quadriennalizza il rinnovo economico con un aumento fittizio di 150 euro (lordi) per via dell'anticipo di 55 euro già erogati per full time;

· Peggiora ulteriormente gli apprendisti (36 mesi di apprendistato) già superpenalizzati sul salario d'ingresso che saranno costretti a lavorare di più allo stesso livello salariale.

MOBILITIAMOCI PERCHE':
IL TRASPORTO FERROVIARIO RIMANGA PUBBLICO
SIA FINANZIATO ADEGUATAMENTE
I FERROVIERI ABBIANO UN CONTRATTO UNICO DI SETTORE AL LIVELLO PIU' ALTO.

Visita il sito CUB Trasporti

USB Unione Sindacale di Base - Confederazione Nazionale

via dell'Aeroporto 129 - 00175 - ROMA - Tel: 06.59640004 - Fax: 06.54070448 - usb@usb.it