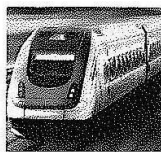


Però Torino - anno IV numero 53 - 28 ottobre 2011 - [www.perotorino.it](http://www.perotorino.it)

copia omaggio

**Gay non allineato**

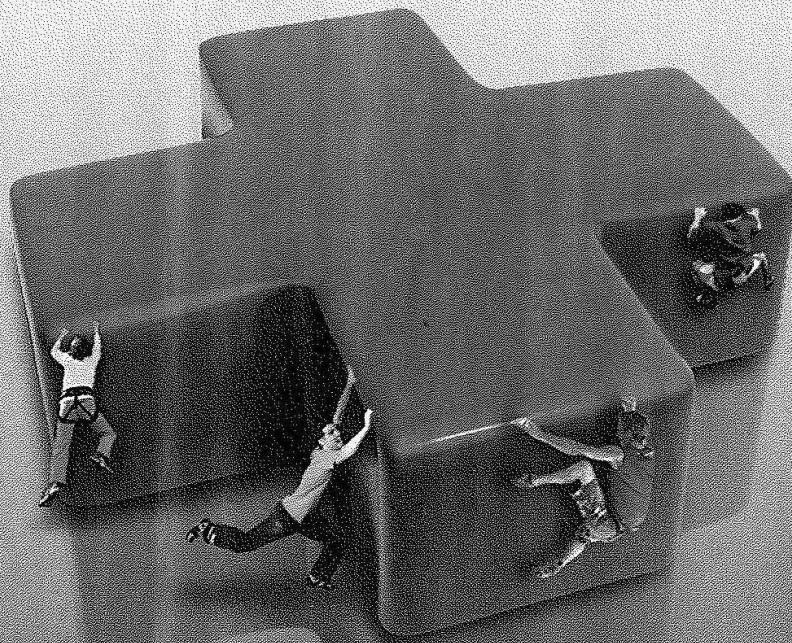
» Chi l'ha detto che gli omosessuali devono essere tutti di sinistra? La storia di Davide Betti, di GayLib **Pag.39**

**Wagon lits addio**

» Trenitalia taglia i vagoni poi dice che non ci sono i passeggeri. Così arrivano 480 licenziamenti **Pag.34**

# PERO

TORINO

**Sanità pubblica a Torino**

Come un'impervia arrampicata, le code e le liste d'attesa nella strutture piemontesi sono sempre peggio. L'ultimo fenomeno è quello di chi s'accaparra i tagliandi di prenotazione per rivenderli

# BAGARINI DELLA SALUTE

**50mila copie!**



# Vagoni letto al capolinea

Trenitalia riduce i treni notte. E grazie a *Però* emerge il dramma dei lavoratori della Servirail, l'ex Wagon Lits

di Valerio Pierantozzi

**S**e Agatha Christie fosse nata oggi forse non avrebbe mai potuto scrivere "Assassinio sull'Orient Express". O magari l'avrebbe dovuto meno poeticamente intitolare "Assassinio sull'Alta Velocità". Perché mai come oggi, il futuro dei treni notturni e dei vagoni letto è in dubbio. E così 483 lavoratori, di cui 63 nella sola Torino, da dicembre rischiano di restare senza lavoro.

La situazione era passata quasi sotto silenzio finché Però non ne aveva parlato per primo lo scorso settembre. Poi la faccenda è salita agli onori delle cronache il

13 ottobre, quando l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha fatto visita a Torino per presentare i nuovi collegamenti per Milano su treni completamente rinnovati. Era un momento importante, soprattutto per i molti pendolari che affollano la tratta. Invece Moretti è stato accolto da fischi, trombette e qualche insulto. A protestare erano i dipendenti della Servirail, l'ex Wagon Lits. Ovvero i lavoratori che da sempre si occupano dei vagoni letto per i viaggi a lunga percorrenza su rotaie.

Certo, l'utilizzo del servizio negli ultimi tempi ha subito

una dura flessione, dovuta anche ai più rapidi voli low cost e ai treni ad alta velocità, come ha commentato Moretti: "È difficile mantenere treni che 5 giorni su 7 sono quasi vuoti. In un momento di grande restrizione dei costi occorre utilizzare le poche risorse che ci sono nel modo migliore. Inutile tenere treni vuoti di notte".

## MORETTI: NON SONO DIPENDENTI NOSTRI

Ma non è proprio così, secondo i lavoratori Servirail. Perché anche se c'è stato un calo degli utenti, bisogna comunque sottolineare che se adesso qualcuno prova a prenotarsi, il sistema online spesso non lo permette, in quanto molti vagoni pur essendo presenti sono stati cancellati dal servizio.

L'ad delle Ferrovie ha dichiarato di voler preservare per quanto possibile i posti di lavoro, affermando però che in fondo quelli di Servirail "non sono dipendenti, sono fornitori. Non possiamo farci carico di loro. Se iniziassimo a farlo dovremmo assorbire tutti quelli che lavorano per conto delle Ferrovie, la catena sarebbe infinita".

In effetti queste persone non lavorano alle dirette dipendenze di Trenitalia, ma per una ditta esterna che ha il servizio in appalto. La società, infatti, gestisce l'attività di accoglienza, accompagnamento e assistenza alla clientela sulle vetture dei treni notturni. Ma i fatti

non cambiano: se i vagoni letto saranno aboliti, loro perderanno il lavoro. Semplice. I 483 dipendenti hanno già ricevuto la lettera di licenziamento che decorrerà a partire dal prossimo 11 dicembre, giorno in cui su-



## PROBLEMI LORO

"Cercheremo di preservare i posti di lavoro. Ma quelli di Servirail non sono nostri dipendenti e non possiamo farci carico dei loro problemi", ha detto l'ad delle Ferrovie Mauro Moretti

bentnerà il nuovo appaltatore. Quello che, invece, rischiano di perdere tutti i torinesi, e non solo i 63 lavoratori coinvolti, è la possibilità di poter usare un mezzo comodo ed economico per andare al sud. Un rischio importante, soprattutto per una città con un'alta percentuale di immigrati di seconda

## Arenaways: tentativi per un piano di rilancio

**M**a che fine ha fatto Arenaways? Doveva essere il servizio alternativo che avrebbe fatto concorrenza a Trenitalia. La sua offerta era molto conveniente: un abbonamento di andata e ritorno per Milano costava solamente 100 euro al mese. Eppure l'azienda piemontese fondata nel 2006 da Giuseppe Arena è fallita. Così dall'agosto scorso molti dei servizi sono sospesi. Come mai? Il motivo è che si è di fatto impedito ai convogli della compagnia privata di effettuare soste intermedie tra i due capoluoghi regionali a causa dell'ostracismo di Trenitalia. Ostracismo

che è finito sotto la lente dell'antitrust, che qualche settimana fa ha scritto in un suo bollettino: "Trenitalia appare avere comportato un utilizzo strumentale dei propri treni non sussidiati, in particolare aumentando l'offerta di corse sulle tratte interessate dalla richiesta di Arenaways, al fine di ostacolare l'ingresso del nuovo entrante". Il 19 ottobre la gara indetta per l'acquisto della società è andata deserta. Ma nelle ore successive è arrivato un interessamento da parte di una compagnia austriaca che vorrebbe assorbire i 70 dipendenti e definire un piano industriale di rilancio. Vedremo come andrà a finire.

o terza generazione che ha ancora molti parenti nei paesi di origine. Già, perché il sindacato Fast Ferrovie sospetta che il progetto sia proprio questo: eliminare i treni notturni, con vagoni letto annessi, per puntare tutto sull'Alta Velocità. "Trenitalia - dice Matteo Mele, segretario provinciale del sindacato - negli ultimi anni, per completare la sua opera di abbandono a Torino, ha cercato in tutti i modi di peggiorare il servizio notte accorpando treni, facendo circolare vetture obsolete e aumentando i prezzi. Ma soprattutto variando gli orari di partenza. Chi prenderebbe un treno notte che arriva alle 17.50 a Palermo partendo da Torino alle 20.50, quando fino a due anni fa arrivava alle 11.50 a destinazione, ovviamente partendo prima?". La conclusione per



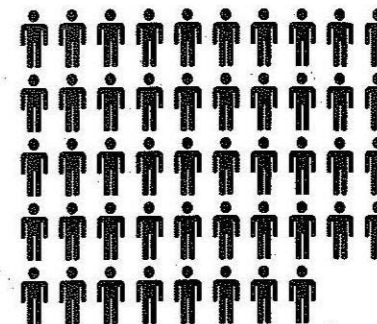
Mele non può che essere una: "Questo cambio, come molti altri, è fatto di proposito per non rendere appetibile il servizio notte".

#### CONTRACCOLPI DURI

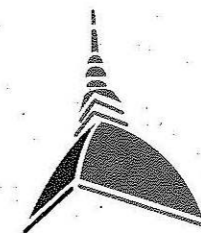
È chiaro che questo tipo di tagli va a colpire soprattutto il sud Italia che, a esclusione della Campania, non ha linee ad alta velocità. Ma anche Torino avrà un contraccolpo non certo leggero, perché se si eliminano le corse notturne, per molte destinazioni bisognerà passare da Milano o da Roma. Ma torniamo ai vagoni letto. La crisi ha danneggiato l'Europa intera. Se Francia e Inghilterra li hanno già aboliti, in Germania sopravvivono solo un paio di linee. Certo, la situazione della rete ferroviaria all'estero è ben diversa da quella italiana, che è meno sviluppata. Nel nostro Paese, secondo le stime, negli ultimi anni il numero di viaggiatori notturni sarebbe diminuito del 66 per cento con un picco del 20 per cento solo negli ultimi 12 mesi. Colpa, probabilmente, anche dei disservizi che spesso infestano le carrozze: malfunzionamenti all'impianto di riscaldamento, problemi con le prenotazioni nonché l'annosa questione della pulizia e dell'igiene dei bagni. Diciamo che anche se lo smantellamento della tratta notturna non è proprio cercato, certamente nemmeno si fa molto per evitarlo.

Insomma, dopo 135 anni di fedele servizio, rischia seriamente di venire meno il trasporto delle Wagon Lits. Questo è il culmine di una situazione che negli ultimi tempi è andata via via peggiorando. Trenitalia ha finora soppresso 1800 corse tra treni nazionali e internazionali, provocando già 168 esuberi. La Servirail, per non dichiarare fallimento, inoltre faceva effettuare ai dipendenti lavorazioni in "couplage", cioè il lavoro di due

## 135 anni di Servizio



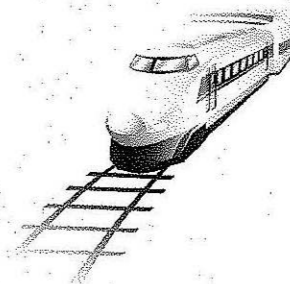
483 lettere  
di licenziamento



di cui 63 a Torino



11 Dicembre decorrenza  
licenziamento



1800 le corse sopprese  
finora da Trenitalia

persone effettuato da una, aumentando gli esuberi di circa il 50 per cento.

#### COTA PROVA A MEDIARE

Le istituzioni locali, dopo mesi di assenza, si stanno iniziando a muovere. Il governatore del Piemonte Roberto Cota ha promesso di approfondire la questione, scrivendo anche una lettera a Trenitalia affinché siano salvati i livelli occupazionali.

L'assessore provinciale al Lavoro Carlo Chiama ha annunciato un tavolo Regione-Enti locali che convochi Trenitalia e la Servirail, coinvolgendo anche i ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico, per affrontare la questione. "La procedura di licenziamento dei lavoratori giunge in un contesto economico già molto difficile e tutte le istituzioni locali sono pronte a sostenere le ragioni dei lavoratori", ha sottolineato Chiama. Il presidente della commissione Formazione del consiglio provinciale Giuseppe Sammartano, invece, ha ricordato che "il recesso dal contratto di appalto è fissato per l'11 dicembre: c'è ancora tempo per mettere in campo tutte le iniziative politiche volte a scongiurare un esito infausto della vicenda". Perché a prescindere dal tempo, che comunque è poco, i dipendenti della Servirail non sono molto ottimisti. "Trenitalia non ha più alcuna intenzione di mantenere in vita il settore, le scelte degli ultimi anni lasciano pochi dubbi in merito", dicono. "Però non può dimenticarsi dei lavoratori, delle loro famiglie e soprattutto non può tagliare fuori il Piemonte dalle sue politiche aziendali. Come non può puntare tutto sull'Alta Velocità (che presto verrà quotata in borsa) e dimenticarsi di tutto il resto. La sensazione - concludono - è che si voglia far diventare secco un ramo che secco non è".