

Trenitalia taglia l'Italia e posti di lavoro



I tempi duri impongono delle scelte e così, grazie ai tagli di Trenitalia, la Sicilia, la Puglia e soprattutto il Salento sono tagliati fuori dal resto dell'Italia: il soppresso treno notturno da Milano a Lecce portava a casa per le feste o le elezioni lavoratori e studenti emigrati nelle città industriali del Nord, perché al Sud non ci sono lavoro e università per tutti. Peggio ancora tocca ai circa 800 lavoratori in esubero dell'ex *Wagon Lits* che si occupavano dei servizi a bordo proprio dei treni notturni a lunga percorrenza soppressi e dei vagoni

letto. Ora, ad esempio, da Brindisi o Lecce per andare a Milano e viceversa ci si sposterà su altro convoglio a Bologna o ad Ancona, il tutto, ovviamente in orari pazzeschi con pacchi e bagagli da caricare e scaricare più volte. Le "economie" di Trenitalia non hanno pari in Europa e, forse, nel resto del mondo; bisogna fare spazio ai Frecciarossa da Roma a Milano con vagoni ristoranti carini in tutti i sensi, dove oltretutto le pietanze non sono un granché, che non tutti possono permettersi: su ogni tratta nazionale l'"offerta" di Trenitalia ha avuto un rincaro medio, nella sola "economica" 2^a classe, pari a circa dieci volte i prezzi di dieci anni fa, così il più tradizionalmente economico mezzo di trasporto dello stivale è ora diventato un lusso. Su quel treno per il Salento, come su quelli per la Sicilia, era un'impresa prenotare una cuccetta per fare un viaggio appena confortevole, ma le sistemazioni erano diversificate per tutte le tasche, da uno fino a sei posti letto per scompartimento, e partendo la sera si arrivava la mattina dormendo in treno. Ed era un piacere vedere paesaggi, dialetti e tradizioni cambiare allo scorrere delle varie Regioni, attraversando per intero l'Italia: non si vedeva l'ora di arrivare a Bologna per assaggiare le locali lasagne vendute dagli ambulanti sulle banchine ai passeggeri che aprivano appositamente i finestrini per richiamarne l'attenzione. Ormai quell'Italia non c'è più: non ci sono più gli ambulanti con bibite e lasagne fresche, i finestrini non si aprono più (perché bisogna consumare i pasti preconfezionati venduti in carrozza ristorante), quel treno-notte non parte più, ma gli stipendi sono più o meno gli stessi. *Cui prodest?* A conti fatti, ora conviene, per risparmiare tempo e denaro, mettersi d'accordo con amici, parenti o colleghi e fare il viaggio insieme in auto dividendone le spese, oppure servirsi delle autolinee, incentivando così il traffico su gomma anziché scoraggiarlo per ridurre la congestione delle arterie stradali e le emissioni di CO₂ e altri inquinanti nell'atmosfera. In quanti non prenderanno più il treno? Queste considerazioni l'Amministratore Delegato di Trenitalia, Mauro Moretti, anziché prendersela con i voli *low cost*, le avrà fatte? Intanto tre dipendenti dei servizi notturni si trovano ormai da oltre venti giorni sulla torre della stazione Centrale di Milano per protestare contro la perdita del posto di lavoro. E prevista, a tal proposito, la convocazione di un tavolo di "trattative" presso la Regione Lombardia per il 31 dicembre, al quale parteciperanno le parti sociali, il gruppo Ferrovie dello Stato, le varie società coinvolte nella vicenda, gli assessori alle Infrastrutture e al Lavoro. L'augurio, oltre a quello di un Felice Anno 2012, per quanto possibile, è che si possa trovare una soluzione per i lavoratori a rischio, ma è probabile che si giunga a una delle solite minestrine riscaldate cui i tavoli di "concertazione" ci hanno purtroppo abituati.

30 dicembre 2011

(Roberto Bevilacqua)