

## i nodi della città

Non è un allarme ma un'amara constatazione quella che, attraverso una conferenza stampa, il sindacato del settore trasporti Fast Ferrovie ha fatto comunicato all'opinione pubblica, alla presenza del proprio segretario nazionale Pietro Serbassi e di quello regionale Vincenzo Rogolino.

E' stata proprio la voce del sindacalista reggino, ieri mattina nei locali del dopolavoro ferroviario, ad avvertire la stampa e i colleghi ferrovieri della decisione di Trenitalia di sopprimere, per mezzo del nuovo piano d'ordine, una figura dirigenziale in servizio presso lo scambio Reggio Calabria, rimandando le sue competenze all'omologo funzionario napoletano.

La figura di responsabile per la gestione del personale cambia pertanto sede e si sposta a più di 400 chilometri di distanza «facendo venir meno - a detta dello stesso Rogolino - ulteriori garanzie di qualità e di servizio nei confronti non soltanto dei lavoratori ferroviari, ma anche del passeggero».

Ma il sindacato non intende solo prendere atto della nomina ormai avvenuta e immodificabile, ma anche denunciare nuovamente le problematiche che aveva già riscontrato nei mesi scorsi, arrivando addirittura a proclamare, insieme con tutte le altre sigle sindacali, due manifestazioni di piazza sia a Reggio che a Catanzaro. Nel mirino di Fast Ferrovie c'è la gestione del servizio ferroviario calabrese da parte del gruppo Fs: dal servizio passeggeri al taglio degli

## Trasporti ferroviari La Fast denuncia: «Abbandonati»

*Critici i rappresentanti del sindacato*

scambi Cargo di Lamezia e Cosenza, passando per la riduzione dei treni merci in partenza dal porto di Gioia Tauro. La sigla sindacale riscontra una «contrazione del diritto alla mobilità per i passeggeri e un progressivo tentativo di abbandono del territorio». Coinvolti anche i treni di lunga percorrenza che, stando a quanto dichiarato dal segretario Serbassi, l'azienda ferroviaria a partecipazione statale avrebbe intenzione di far confluire in soli due "hub": quelli di Bologna e Genova. I passeggeri che dovessero recarsi in più lontane destinazioni del nord Italia, dunque, dovrebbero percorrere quello che in gergo è chiamato "l'ulti-

mo miglio" cambiando treno a queste due stazioni, consentendo a Trenitalia un risparmio notevole ma, come sottolinea lo stesso Serbassi «andando incontro a disagi notevoli».

Un quadro molto complesso quello tracciato dai rappresentanti di Fast Ferrovie, che comprende anche un'ulteriore spennellata: la richiesta di Ferrovie della Calabria di ottenere dei test di riconoscimento per poter immettere in servizio sulla rete ferroviaria regionale alcuni treni che saranno acquistati dalla Regione.

Anche in merito a quest'ultima vicenda arriva il secco "no" di Fast Ferrovie poiché



I segretari Serbassi e Rogolino

la concessione «comporterebbe una inevitabile cessione di spazi e d'orario che poco gioverà all'utenza».

Duri i toni del segretario nazionale Serbassi nei confronti di Trenitalia e di tutto il gruppo Fs: «La crisi economica - ha spiegato il sindacalista nel corso del suo intervento - è un'emergenza gravissima che condizionerà l'economia del paese ma, purtroppo, è stata troppo spesso tirata in ballo dall'azienda come un alibi per speculare. Chiediamo più serietà e garanzie per i lavoratori e i viaggiatori italiani e calabresi».

FRANCESCO CREAZZO  
reggio@calabriaora.it



Rogolino e Serbassi

## Il segretario nazionale rilancia Treni, le denunce di Fast Ferrovie

di ANDREA IACONO

LA FAST Ferrovie rilancia la vertenza Calabria.

Il sistema della mobilità su rotaia in punta di Stivale non attraversa certo un bel periodo. Tutt'altro.

Allora, per mantenere viva l'attenzione delle istituzioni su quella che sta assumendo i contorni di una vera e propria piaga sociale, il sindacato che in Calabria fa riferimento a Enzo Rogolino convoca a Reggio il segretario nazionale Pietro Serbassi. Seduti al tavolo del Dopolavoro ferroviario, davanti a colleghe e giornalisti, i due sindacalisti srotolano sul tappeto tutte le problematiche del comparto ancora irrisolte.

Tre i punti principali su cui si addensano le preoccupazioni della Fast Ferrovie. Primo: un ordine servizio di Trenitalia cancella di fatto la sede dirigenziale del trasporto passeggeri a lunga percorrenza da oltre 70 anni a Reggio Calabria, per trasferirla a Napoli; «abbiamo sollevato molte perplessità, per una decisione incomprensibile», la posizione del sindacato.

A questo si aggiunge che l'azienda che in Italia gestisce le attività di trasporto passeggeri e di logistica pare voglia concentrare due grandi hub al Nord, per fermare a Bologna e Genova i treni a lunga percorrenza che partono da Sicilia e Calabria, per poi sfruttare negli ultimi 200 chilometri i treni regionali.

Abitudini e comodità degli utenti sacrificate nel superiore interesse di ottimizzare la gestione dei costi.

Secondo: accordi tra Ferrovie della Calabria e Trenitalia che stravolgerebbero l'attuale assetto del trasporto pubblico locale potrebbero portare l'utenza passeggeri a subire pesanti penalizzazioni.

Da qui i dubbi di Rogolino e Serbassi: «la nuova realtà che prenderà forma che contratti di lavoro si appresterebbe a stipulare? Con quali sistemi di sicurezza? E la qualità dei servizi?».

Terzo: l'intero sistema merci legato a Trenitalia-Cargo, con la soppressione di impianti e corse tre-

no e il mancato rilancio dell'area di Gioia Tauro, rischia di essere annientato, con il risultato di una forte recessione nel trasporto delle merci in Calabria e con conseguenze facilmente immaginabili; ecco perché la Fast Ferrovie ribadisce di «impedire lo smantellamento della Divisione Cargo e mantenere aperti gli impianti produttivi sul nostro territorio, altrimenti i trasporti andranno al collasso. Le intenzioni dell'azienda sono di lasciare la barca alla deriva da Roma in giù. Questo vuol dire trasferire le merci su gomma e, viste le condizioni della nostra autostrada, le conseguenze potrebbero essere disastrose».

Insomma, il quadro delineato è a tinte fosche.

Un settore, quello del trasporto ferroviario, stritolato tra «provvedimenti penalizzanti, assenza di programmazione e scarsi segnali sul territorio».

Tanto che Rogolino si chiede: «Che senso ha mettere tutto in mano ad un dirigente che risiede ad oltre 400 chilometri? Niente contro di lui, al quale anzi facciamo i migliori auguri di buon lavoro, ma oggettivamente come può fare a gestire criticità in snodi cruciali come possono essere quelli di Paola, Lamezia o Reggio? Per di più in un territorio che già non è ben collegato di suo».

Per non parlare poi dell'attraversamento dello Stretto di Messina, «nota dolente», per dirla con Serbassi, del dialogo col gruppo Fs.

«Non vedo alcun progetto industriale, quindi nessuna ricaduta occupazionale, sembra che Fs sia solo interessata a soddisfare le esigenze istituzionali - chiosa il segretario nazionale Fast Ferrovie, che poi chiude sintetizzando gli indirizzi del sindacato - Restiamo fortemente critici con Trenitalia, per la quale non siamo più disposti ad accettare l'alibi della crisi economica incombente. E alla politica diciamo che è arrivato il momento di riattivare un piano generale dei trasporti e rendere più efficiente l'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie».