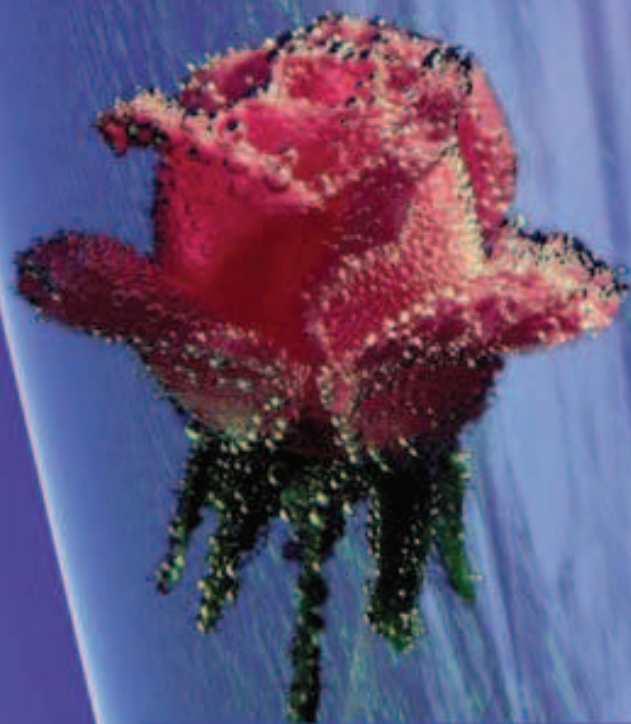


LAVORO delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie



n° 5
Maggio 2007



Intervista doppia "RTC - SFI "

Essere donna e capotreno

Centri di Formazione ...?



La Bacheca delle RLS

L'Abruzzo, il Lavoro, e... le Ferrovie dello Stato

di Aquilino Di Sano

Spigolature dal "fungo della rotalia" sul futuro (?) delle FS in questa Regione

"Ha avuto l'esito sperato l'incontro di carattere istituzionale avvenuto ieri a Roma, presso la sede del Ministero dei Trasporti, tra il Vice Presidente della Giunta Regionale con delega ai Trasporti, Marco Verticelli,..." (lettera del Vice Presidente alle O.S. regionali del 18.01.2000).

Dal quotidiano "Il Centro" di giovedì 11 settembre 2003 prendiamo uno stralcio della lettera aperta del Senatore Ottaviano Del Turco al presidente della Regione Abruzzo, Giovanni Pace.

"...omissis... Mi chiedo signor Presidente, a quale punto di degrado scatterà un po' di orgoglio regionale e un po' di attenzione su questo tema? ...omissis..."

Ma come i fatti dimostrano le cose cambiano, ma vanno peggio. Nella vertenza Abruzzo il team dei trasporti sembrava essere fondamentale. Oggi è diventata una questione marginale.

Mi chiedo e Le chiedo: è possibile riprendere questo tema realizzando un rapporto con il Governo centrale e la Direzione delle Ferrovie meno episodico ed improntato ad un'orgogliosa difesa delle nostre buone ragioni?

Le sono molto grato se vorrà dare un segnale di ripresa dell'iniziativa del suo governo. Noi nel frattempo, e spero che non se ne dolga, continuiamo a non nutrire fiducia alcuna sulla possibilità che le cose possano cambiare".

Facciamo nostra questa lettera aperta del Sen. Del Turco, che era stato profetico nel "non nutrire fiducia" e la rigiriamo al nuovo Presidente della Giunta regionale abruzzese: Sen. Ottaviano Del Turco.

La situazione ferroviaria in Abruzzo è stata ed è ritenuta da tutti gli addetti ai lavori la criticità più persistente ed umiliante per l'intera collettività regionale.

In questi otto anni dall'inizio dell'era dello "spezzatino ferroviario" di Cimoli, ovvero dall'inizio della distruzione delle FS, le Organizzazioni Sindacali regionali (quasi sempre unitariamente), un Comitato ferrovieri, una lunga serie di iniziative: manifestazioni, scioperi, petizioni, documenti indirizzati ai riferimenti istituzionali a



tutti i livelli, non sono stati sufficienti ad informare, documentare, e, quindi, rendere attivamente partecipi le rappresentanze politiche e le istituzioni regionali.

Tanto meno sono riuscite a sensibilizzare la Dirigenza romana delle Ferrovie dello Stato ad interessarsi della pervicace azione d'accostamento delle unità di gestione della produzione ferroviaria nelle regioni limitrofe.

Ad onor del vero, il 16 e 23 luglio 2000 le Segreterie Nazionali di tutte le OS avevano sottoscritto uno straccio di accordo per la riapertura a Pescara dell'ufficio di gestione del personale di macchina della Cargo ma, inevitabilmente, anche quell'insignificante e

parziale risultato è stato, da subito, disatteso dalle FS.

Dopo anni di dure battaglie sindacali, con le OS che hanno sottoscritto accordi fortemente impopolari pur di mantenere il lavoro in regione ed al fine di affrancare l'Abruzzo ferroviariamente spezzettata e gestita dal Lazio e dalle Marche, da questa iattura, e limitare i danni dell'essere periferia da saccheggiare da parte di entrambi (parole del Segretario regionale FIT Cisl), la situazione è drammaticamente peggiorata e con la nostra produzione si sono fatte e fanno svariate centinaia di assunzioni ad Ancona e Roma.

In sintesi: "Quattro Dirigenti FS" allocati alle Marche approfittando della trasformazione e riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato hanno attuato in Abruzzo lo smantellamento di tutte le strutture occupazionali esistenti nel nostro territorio.

Una vera desertificazione occupazionale sulla Rete Ferroviaria Italiana ed in Trenitalia.

Questo nuovo assetto organizzativo tradotto nella concretezza della realtà odierna, vuol dire:

Allocazione delle strutture gestionali della produzione treni fuori dall'Abruzzo;

Mobilità, più o meno forzata e coatta (l'ultima angheria è del 01.12.06), dei ferrovieri presso le nuove sedi di lavoro;

Blocco del turnover e, quindi, perdita relevantissima di posti di lavoro;

Revoca dei contratti di servizio con società dei settori indotti e conseguenti esuberanti di lavoratori;

Trenitalia, sfruttando i Poteri allocati in Ancona, ha assunto in questi anni centinaia di giovani nelle unità di produzione marchigiane con selezione rivolta ai soli residenti nella Regione Marche (in particolar modo Macchinisti e Capi Treno che, ovviamente, lavorano sulla stessa Direttrice



Stazione di Pescara

Adriatica, dove nel passato lavoravano i ferrovieri abruzzesi).

Per rendere idea di cosa parliamo citiamo due numeri a confronto:

Ricordiamo, per inciso, che quando si parla di ferrovia è indispensabile una visione unitaria del sistema di mobilità nazionale/regionale con la sua forte ricaduta occupazionale diretta ed indotta e, quindi, economica per l'intera collettività.

Regione MARCHE		Regione ABRUZZO	
Abitanti	1.533.000	Abitanti	1.308.000
% disoccupazione	4,5	% disoccupazione	6,8
Km Rete Ferroviaria - RFI	434,7	Km Rete Ferroviaria - RFI	532,8
Dipendenti Trenitalia	1.270	Dipendenti Trenitalia	665
Dipendenti RFI	730	Dipendenti RFI	440
Altre strutt. Gruppo FS	Tutte	Altre strutt. Gruppo FS	Nessuna

Lo sciaccallaggio del lavoro messo in atto dalle Ferrovie dello Stato (n.d.r.: chi paga è sempre lo stesso "Pantalone") nel nostro territorio meritava e merita **attenzione "vera"**, se non altro perché gli impianti del Personale di Macchina e Bordo preesistenti a Pescara fino al 1999 sono stati, per anni, **i più produttivi d'Italia** con ottimali allacciamenti dei servizi in termini qualitativi e quantitativi per le FS che, all'epoca, opportunamente ne valorizzavano la centralità geografica sulla Direttrice Adriatica, **ed è, forse, solo per questo che l'unico impianto chiuso è stato quello con maggiore produttività.**

Oggi a Pescara lavorano complessivamente nelle tre Divisioni di

Trenitalia giusto la metà dei 220 macchinisti che vi lavoravano alla fine del '99 e circa 50 di essi andranno a riposo entro l'anno per anzianità. I capitreno sono passati da 185 unità del 1999 a meno di 80 ed il 40% lascerà il lavoro entro

l'anno

Una citazione a parte meritano le nuove e vecchie infrastrutture ferroviarie, per esempio:

La galleria ultra centenaria di Colli di Monti Bove di Km 3,669 (Pescara / Roma) da anni è in criticità permanente per allagamento e viene chiusa sistematicamente alla circolazione con notevole potenziale

ricaduta sulla stessa sicurezza; invece, nella nuovissima galleria San Giovanni di Km 9,311 (Pescara / Termoli) per un chilometro mancano nicchie, nicchioni, cameroni, telefoni fissi, pulsanti di emergenza, ecc... (?);

Nella nuova stazione di Fossacesia - Torino di Sangro, sulla linea Adriatica, la situazione è risibile: bagni e sale d'aspet-

to per i "clienti" sono stati occupati da Trenitalia. Da questa stazione partono, tra l'altro, i treni merci (Trenitalia e FAS / FNM) di pianali Lais con i furgoni Sevel (Fiat / Citroen / Peugeot), peccato che i nuovi binari di presa e consegna siano stati realizzati più corti dei treni, a composizione storica bloccati. Almeno per questo bastava ricopiare, così com'era, la vecchia stazione di Torino di Sangro;

A Pescara, la stessa nuova e bella Stazione di Centrale è in completo abbandono ed è rimasta un'opera incompiuta con non poche criticità infrastrutturali ed impiantistiche, senza parlare delle tante infrastrutture nuovissime ed abbandonate: tolti i Ferrovieri è divenuta terra di nessuno, mentre altrove le FS vanno in affitto;

Per finire, in Abruzzo siamo di fatto rimasti senza uno scalo merci.

Quello di Pescara Porta Nuova deve essere a breve completamente dismesso e attualmente è ridotto al limite della sopravvivenza e del futuro Interporto di Manoppello non ci sono speranze per l'immediato, e siamo certi che non ci sarà futuro per Trenitalia e tanto meno necessità di ferrovieri;

Nella tratta Pescara - Sulmona della linea per Roma hanno attivato la DCO ovviamente senza realizzare opere infrastrutturali (sottopassaggi) ed economizzando persino sulle RAR (UNA sul 1° binario dei rispettivi fabbricati viaggiato-

Continua a pag. 31



Stazione di Castel di Sangro

zioni ai rappresentanti sindacali.

Dopo essermi presentato e avergli riferito che la nostra O.S. non aveva ricevuto nessuna richiesta per le gravi tematiche da lui espresse mi sentivo rispondere molto sinceramente che nel proprio ambiente di lavoro si conosceva solo l'esistenza dei tre sindacati confederali.

Ho raccontato questo piccolo episodio per rendere l'idea di quanti passi in avanti dobbiamo ancora fare in questo mondo come sindacato autonomo, anche se alcune cose sono già migliorate.

Una situazione simile si è evidenziata a livello territoriale anche ai tavoli di Ferservizi, dove proprio recentemente, con molte difficoltà abbiamo provato a esprimere il nostro disappunto per le modalità con cui l'azienda ha provveduto a creare una nuova organizzazione del lavoro applicando "a doc" le leggi sulla cessione del ramo d'azienda.

Come sindacato autonomo infatti vorremmo non doverci fermare al palo ad osservare passivamente quello che succede ma vorremmo intervenire per poter salvaguardare i lavoratori da questi "ambigui meccanismi" aziendali.

Proprio in merito a questa tematica speriamo che il dibattito non sia ancora considerato concluso.

Siamo sicuri che con l'aiuto ed il supporto della segreteria nazionale potremo raggiungere il nostro obiettivo.

Una segreteria nazionale che ha compreso l'importanza del suo ruolo e che tra non poche difficoltà riesce a darci, anche in questi settori, il suo contributo al fine di poter esprimere al meglio le nostre potenzialità.

La seconda tematica riguarda la nostra capacità di rapportarci anche con gli attori esterni alla Ferrovia, indispensabili per mantenere quella visione di insieme che rappresenta il mondo nel quale viviamo, operiamo e cresciamo come persone e come lavoratori.

I rapporti con la nostra Confederazione in Liguria si sono consolidati negli ultimi tempi e riteniamo che la continuità dei contatti e degli scambi reciproci di esperienze ci permetta di muoverci all'esterno del mondo ferroviario per conoscere cosa ci accade vicino.

La confederazione è anche indispensabile, a nostro avviso, per ottenere quell'ufficiale riconoscimento da parte del mondo politico regionale con il quale per svariati motivi (vedi trasporto regionale) siamo obbligati a confrontarci.

Speriamo che questa collaborazione ci permetta anche di raggiungere quei tavoli dove, persistendo un "monopolio confederale", la realtà autonoma ha enormi difficoltà di inserimento.

Parliamo, ad esempio per la nostra regione, delle realtà delle autorità portuali dove la svendita delle tracce orarie e lavorazioni da parte della Divisione Logistica ha comportato una forte perdita dell'autonomia gestionale di queste aree strategiche. Auspichiamo quindi che la collaborazione nata e livello ligure ci permetta di esprimere il nostro dissenso per certe politiche e raggiungere sempre una



Ventimiglia

maggior incisività nei settori e nei campi di nostra competenza.

Concludo aggiungendo che, al di là di qualsiasi tipo di organizzazione ogni segreteria regionale decida di adottare per svolgere al meglio il proprio compito, resta fondamentale il ruolo del gruppo operante nella Segreteria Nazionale che deve rappresentare il collante di tutta l'organizzazione.

Solo con l'apporto costante ed il riferimento giornaliero e puntuale delle informazioni dalla sede centrale a quelle periferiche si può creare quel fondamentale ingranaggio funzionale, di collaborazione e scambio reciproco. Per questo sarebbe interessante l'individuazione di alcune figure di riferimento che si occupino di garantire la comunicazione tra le realtà regionali.

La Fast Ferrovie può crescere e, in questo momento storico di trasformazione e liberalizzazione del mondo ferroviario, può finalmente ottenere un importante ruolo propositivo.

Questo nuovo ruolo unito al rafforzamento che sapremo creare insieme ad altri soggetti di sicuro ci permetterà di dare ai lavoratori un valido contributo di crescita.

Continua da pag. 29
 ri). In questo tratto di linea vi è la stazione di Bussi, ultimamente alla ribalta sulla cronaca nazionale per la mega discarica di prodotti tossici (250.000 mc.) rinvenuta di fronte alla stazione. Qui insiste da tempi storici una fabbrica di prodotti chimici (ex Montedison) ad alto rischio e sapevamo, una volta, che per le lavorazioni attuate vi erano particolari norme di prevenzione. Attualmente è impresenziata e vi arrivano, vi manovrano (ovviamen-

te senza segnali bassi) e vi partono treni Cargo chimica di Trenitalia con un Macchinista ed un 1° Tecnico di Manovra ed anche un treno della Società Sangritana.

E' evidente che le forze Politiche e soprattutto quelle Istituzionali di questo territorio, non possano abdicare, come sinora hanno fatto, al proprio ruolo, e debbano in concreto dare riscontro ai lavoratori e alla cittadinanza tutta.

Confidiamo nella sensibilità e caparbietà del Presidente Del Turco, affin-

ché l'Amministrazione Regionale (coinvolta direttamente ed unitariamente "sulla situazione ferroviaria in Abruzzo" dal 23 settembre 1999) almeno in questa terza legislatura, abbia l'orgoglio, la forza, e la volontà di far valere in Ferrovie dello Stato diritti e ragioni dei ferrovieri abruzzesi e si riappropri delle legittime aspettative occupazionali ed economiche di questa nostra terra, anche se, non se ne dolga e non me ne voglia, **noi continuiamo a nutrire fiducia sulla possibilità che le cose possano cambiare.**