

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

Spigolature dal "fungo della rotaia" sul futuro (?) delle FF.SS. 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 una 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'accenramento 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 rilevantissima 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 Adriatica, dove nel passato lavoravano i ferrovieri abruzzesi).

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

<i>Regione MARCHE</i>		<i>Regione ABRUZZO</i>	
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	1270	Dipendenti Trenitalia	665
Dipendenti RFI	730	Dipendenti RFI	440
Altre strutture Gruppo FS	Tutte	Altre strutture Gruppo FS	Nessuna

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.

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 capi treno 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/Teroli) 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'aspetto 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 viaggiatori). 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 (ovviamente 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, affinché 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 se ne voglia, noi continuiamo a nutrire fiducia sulla possibilità che le cose possano cambiare.

Segretario Regionale Abruzzo
Fast Ferrovie / Confsal
(Aquilino Di Sano)

Pescara, maggio 2007



FEDERAZIONE AUTONOMA SINDACATI TRASPORTO – FERROVIE
Segreteria Regionale Abruzzo
Via E. Ferrari, n° 1 – 65124 PESCARA
Tel: 085.293354 – 085.4282364 - 348.7003321 Fax: 085.293354
Tel. FS: 926. 833. 2364 Fax FS: 926. 833. 2364 E-MAIL abruzzo@fastferrovie.it

