

Dura critica della FAST al progetto sulle ferrovie

Riforma Trenitalia, Calabria mortificata

REGGIO CALABRIA - La segreteria generale Calabria della Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti (FAST) attraverso un comunicato manifesta «il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di dicembre 2009».

«Tale riorganizzazione - continua il comunicato a firma del dott. Enzo Rogolino, segretario regionale Fast-Confisal Calabria e dell'ing. Martino Vergata, responsabile provinciale Fast-Confisal Catanzaro - comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, che si aggiungerebbero alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (merci lungo tutto il territorio nazionale). Questo ulteriore processo di divisionalizzazione avrà come conseguenze inevitabili l'incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione); un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi); un'estrema "complicazione" dell'offerta commerciale per i viaggiatori».

«Piuttosto che ottimizzare la gestione dell'esercizio - spiegano rincarando la dose - si vorrebbe portare avanti un percorso illogico di spaccettamento dell'azienda in più rami. Ci auguriamo che tali

scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della imminente liberalizzazione del mercato, secondo l'ormai noto paradigma che prevede l'affidamento dei servizi "in attivo" alle grandi imprese, e di quelli "in perdita" allo Stato (e quindi ai contribuenti). C'è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d'esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della Penisola, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera e la Sicilia. Senza contare il danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs. Catanzaro e Crotone verrebbero servite solo da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord. Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività e a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando un liberalismo selvaggio. Non rimarremo insensibili dinanzi al lento smantellamento di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato».

Calabria

Ferrovie Dopo i disservizi e un'offerta "complicata" l'orario invernale riserva l'ennesima sorpresa amara

Da dicembre stop ai treni notturni

I collegamenti Nord-Sud si bloccheranno nella stazione di Lamezia Terme

Teresa Munari
ROMA

C'era una volta il treno e da dicembre non ci sarà più. Almeno non in Calabria e Sicilia e certamente non più come mezzo utile al trasporto di massa, di gente comune, studenti, lavoratori, famiglie, ammalati che fra le 19 e le 22 fino a cinque, sei anni fa potevano sistemarsi sul loro posto a sedere, i più abbienti in cuccetta, sapendo che fra le 6 e le 9 del mattino seguente si sarebbero ritrovati con i loro bagagli sui marciapiedi delle stazioni di Roma, Milano, Torino.

Bastava una notte in treno per arrivare dove dovevi. Adesso non solo il tempo è quasi raddoppiato a dispetto della Freccia rossa che copre la distanza fra Milano e Roma in sole tre ore e mezza, ma da dicembre in poi anche i pochi treni notturni che hanno resistito ai tagli di Fs, non circoleranno più. L'orario invernale porta con sé la novità che tutta la Sicilia, l'area ionica con Crotone e Locri, Reggio Calabria città metropolitana, ma a dirlo sembra una beffa, non avranno più un collegamento diretto con il Nord: né di notte, e spesso anche di giorno, fatti salvi obsoleti Intercity o Eurostar di prima generazione. Pensare di viaggiare con la Frecciargento significherebbe accettare di spezzare il percorso a Lamezia, per tentare con armi e bagagli l'aggancio della coincidenza: è infatti già decisa l'eliminazione delle successive fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria. Emblematizza la levata di scudi della Segreteria Generale Fast-Confal Calabria capeggiata da Enzo Rogolino e Martino Vergata. La loro denuncia



I viaggiatori diretti verso Crotone, Reggio e la Sicilia saranno costretti ad attendere le coincidenze a Lamezia

sull'abbandono del trasporto passeggeri se solo ci si azzarda a viaggiare oltre Lamezia è ben chiara. Da dicembre in poi - si legge - resteranno in servizio solo quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, da sommarsi allo scarso menù che già offre la Divisione Passeggeri Regionale (trasporto locale) e Divisione Cargo, in Calabria con attività assolutamente estemporanea, visto che il personale dei nodi ormai chiusi di Lamezia e Cosenza è stato impiegato altrove. Fra le conseguenze del progetto che Gazzetta del Sud va anticipando da mesi, tutte a dir poco catastrofiche sul piano del commercio, del turismo e della mobilità si aggiunge l'estrema

"complicazione" dell'offerta commerciale che abbandona a se stessi i viaggiatori costretti a districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno usato per coprire la distanza di proprio interesse. Né si può fare nulla. Il Governo lo sa, e lo permette. Ed anche le Regioni sanno tutto questo e stanno al gioco se, senza battere ciglio, sia in Sicilia che in Calabria, gli assessori al ramo parlano di rinnovare i contratti di servizio accettando evidentemente condizioni fuori mercato cui si aggiunge l'onere di investimenti massicci per il trasporto locale a carico del budget regionale dei Fondi strutturali. Chi voglia farsi un'idea di cosa subiscono le Regioni da Fs può andare sul

sito di Ferrovie dello Stato e leggere i contratti di servizio che da tre anni affliggono, a costi iperbolici rispetto ai servizi forniti, i passeggeri calabresi e siciliani. Rinnovare a queste condizioni significa togliere ai cittadini per dare ad una società che è forte con i deboli e debole con i potenti: basta considerare le clausole del contratto di servizio e della joint-venture siglata il 15 luglio da Fs in Lombardia. Considerazioni che però non toccano il Sud, a dispetto delle esortazioni del presidente dell'Antitrust, il catanzarese Catricalà, che a più riprese ha invitato le Regioni a mettere a gara i servizi universali, un impegno che le regioni meridionali stanno pagando due volte visto che il superministro

Tremonti in questi primi due anni di Governo vi ha fatto fronte prelevando il necessario dai fondi Fas: 1 miliardo e 440.000 milioni + 960.000 milioni è quanto hanno avuto Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. (D.L. 185/2008 art. 25) e Trenitalia s.p.a. (D.L. 185/2008 art. 25), secondo la delibera Cipe del dicembre 2008. Ma il Sud non se ne cura. Eppure la voglia d'Italia è già nelle corde delle ferrovie tedesche e di quelle francesi: il Presidente del Piemonte Mercedes Bresso ne ha preso atto ed ha saputo dire no ad Fs, prima regione in Italia ad opporsi senza paura all'aumento dei costi, alle pretese e alle condizioni capestro che offriva Trenitalia nel contratto di servizio, con il risultato che ha aperto sul tema, con il budget a disposizione, una gara europea. Una breccia importante, da seguire se si pensa che più di una volta, e addirittura con sopralluoghi ad hoc, le ferrovie francesi hanno

mostrato interesse verso il Sud, soprattutto al servizio merci da e per Gioia Tauro. Un deterrente è comunque il colpo di mano che Fs ha già fatto, complice il Popolo della Libertà che ha permesso l'emendamento a firma del Presidente della Commissione attività produttive del Senato Cesare Cursi, per assicurarsi una serie di privilegi che scoraggeranno per i prossimi sei anni qualunque assalto di nuovi competitori sulle linee ferroviarie italiane. Una determinazione passata indenne nel calderone del provvedimento sulla internazionalizzazione che comprendeva di tutto e di più e poi votato in luglio dal Parlamento, senza discussione, ed ovviamente sulla "fiducia".

Cronaca di Lamezia

Corso Micone 213 - Cap 88046
Tel. e Fax 0968.448163
cronacalamezia@gazzettadel sud.it

Suoni in campo
in tante scuole

Continua il progetto
"Suoni in campo"
dell'Amia Calabria
organizzato in diverse
scuole cittadine

I tagli previsti nel progetto di Trenitalia **A rischio limitazione i servizi Frecciargento**

Maria Scaramuzzino

La segreteria regionale della Fast (Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti) manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che la divisione passeggeri di Trenitalia ha presentato ai sindacati.

Secondo la segreteria calabrese della Fast il progetto in questione prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento per Lamezia Terme, eliminando le fermate di Villa San Giovanni e Reggio. Inoltre sarebbe prevista anche la soppressione dei servizi di base (Intercity, treni notte) su tutta la linea ionica (da Taranto a Reggio) e verso la Sicilia. In base al progetto, Catanzaro e Crotone verrebbero servite

esclusivamente da treni locali e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza per il Nord. Se il progetto diventerà esecutivo la stazione centrale lametina subirà unennesimo grave colpo, dopo la recente soppressione dello scalo merci.

Quella che sarebbe dovuta diventare uno degli snodi ferroviari nevralgici per la comunicazione tra la regione e tutta la penisola, continuerebbe così a perdere inesorabilmente la sua valenza strategica. Se il provvedimento sarà adottato tutta la Calabria sarà ancora più lontana dal resto del Paese. Alla stazione lametina di "centrale" rimarrà solo il nome ma non l'importanza reale, persa negli anni a causa della cattiva gestione di una classe politica sciagurata. «

➔ A rischio limitazione i servizi Frecciargento



La segreteria regionale della Fast (Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti) manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che la divisione passeggeri di Trenitalia ha presentato ai sindacati. Secondo la segreteria calabrese della Fast il progetto in questione prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento per Lamezia Terme, eliminando le fermate di Villa San Giovanni e Reggio. Inoltre sarebbe prevista anche la soppressione dei servizi di base (Intercity, treni notte) su tutta la linea ionica (da Taranto a Reggio) e verso la Sicilia. In base al progetto, Catanzaro e Crotona verrebbero servite esclusivamente da treni locali e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza per il Nord. Se il progetto diventerà esecutivo la stazione centrale lametina subirà un ennesimo grave colpo, dopo la recente soppressione dello scalo merci. Quella che sarebbe dovuta diventare uno degli snodi ferroviari nevralgici per la comunicazione tra la regione e tutta la penisola, continuerebbe così a perdere inesorabilmente la sua valenza strategica. Se il provvedimento sarà adottato tutta la Calabria sarà ancora più lontana dal resto del Paese. Alla stazione lametina di "centrale" rimarrà solo il nome ma non l'importanza reale, persa negli anni a causa della cattiva gestione di una classe politica sciagurata.

Autore: Gazzettadelsud.it



catanzaro**informa**.it
web news

**lasciateci solo
il tempo che accada!**



CRONACA

Trenitalia, Catanzaro sempre più isolata



Lunedì, 31 Agosto 2009 07.46

La Segreteria Generale Calabria Fast-Confasal manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 Luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di Dicembre 2009. Tale riorganizzazione comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (che si occupa dei treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, che si aggiungeranno alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (che si occupa dei treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (che movimentava le merci lungo tutto il territorio nazionale). Questo ulteriore processo di divisionalizzazione - analogamente a quelli già portati avanti negli scorsi anni - avrà, come conseguenze inevitabili: - l'incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione); - un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi); - un'estrema "complicazione" dell'offerta commerciale (i viaggiatori dovranno districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno).

Piuttosto di ottimizzare la gestione dell'esercizio, ai fini della diminuzione dei costi per l'espletamento del servizio, si vorrebbe portare avanti un

percorso illogico di spaccettamento dell'azienda in più rami. Ci auguriamo che tali scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della ormai imminente liberalizzazione del mercato, secondo l'ormai noto paradigma che prevede l'affidamento dei servizi "in attivo" alle grandi imprese, e di quelli "in perdita" allo Stato (e quindi ai cittadini- contribuenti). C'è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d'esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia.

Il Sud d'Italia uscirebbe seriamente penalizzato da tale disegno. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e di persone, di idee, di esperienze, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera (la costa Jonica) e la Sicilia, impedendo ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto delle regioni. Senza contare l'inevitabile danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs e nel suo indotto. Le città di Catanzaro (capoluogo regionale) e Crotone verrebbero servite esclusivamente da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord. Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività ed a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando di mettersi nelle mani di un liberalismo selvaggio.

Non rimarremo insensibili dinnanzi al lento smantellamento, pezzo dopo pezzo, di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud d'Italia. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato.

Dott. Enzo Rogolino - Segretario Regionale Fast-Confsal Calabria

Ing. Martino Vergata Responsabile Provinciale Fast-Confsal Catanzaro



Comunicato Stampa FAST FerroVie su taglio collegamenti ferroviari dalla Jonica

La Segreteria Generale Calabria manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 Luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di Dicembre 2009. Tale riorganizzazione comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (che si occupa dei treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro “linee di prodotto”: Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, che si aggiungereanno alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (che si occupa dei treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (che movimentava le merci lungo tutto il territorio nazionale). Questo ulteriore processo di divisionalizzazione – analogamente a quelli già portati avanti negli scorsi anni – avrà, come conseguenze inevitabili:

- l’incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione);
- un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi);
- un’estrema “complicazione” dell’offerta commerciale (i viaggiatori dovranno districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno).

Piuttosto di ottimizzare la gestione dell’esercizio, ai fini della diminuzione dei costi per l’espletamento del servizio, si vorrebbe portare avanti un percorso illogico di spaccettamento dell’azienda in più rami. Ci auguriamo che tali scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della ormai imminente liberalizzazione del mercato, secondo l’ormai noto paradigma che prevede l’affidamento dei servizi “in attivo” alle grandi imprese, e di quelli “in perdita” allo Stato (e quindi ai cittadini-contribuenti). C’è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d’esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la **soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia.** Il Sud d’Italia uscirebbe seriamente penalizzato da tale disegno. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e di persone, di idee, di esperienze, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera (la costa Jonica) e la Sicilia, impedendo ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto delle regioni. Senza contare l’inevitabile danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs e nel suo indotto. Le città di Catanzaro (capoluogo regionale) e Crotone verrebbero servite esclusivamente da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord. Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività ed a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando di mettersi nelle mani di un liberalismo selvaggio.

Non rimarremo insensibili dinanzi al lento smantellamento, pezzo dopo pezzo, di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud d’Italia. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato.

Reggio Calabria, 30 agosto 2009

Dott. Enzo Rogolino

Segretario Regionale Fast-Confsal Calabria

Ing. Martino Vergata

Responsabile Provinciale Fast-Confsal Catanzaro

SOVERATO WEB

Trenitalia, la Jonica sempre piu' isolata
Lunedì, 31 Agosto 2009

La Segreteria Generale Calabria Fast-Confsal manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che Trenitalia ha presentato ai sindacati...

La Segreteria Generale Calabria Fast-Confsal manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 Luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di Dicembre 2009. Tale riorganizzazione comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (che si occupa dei treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, che si aggiungerebbero alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (che si occupa dei treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (che movimentava le merci lungo tutto il territorio nazionale). Questo ulteriore processo di divisionalizzazione - analogamente a quelli già portati avanti negli scorsi anni - avrà, come conseguenze inevitabili: - l'incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione); - un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi); - un'estrema "complicazione" dell'offerta commerciale (i viaggiatori dovranno districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno).

Piuttosto di ottimizzare la gestione dell'esercizio, ai fini della diminuzione dei costi per l'espletamento del servizio, si vorrebbe portare avanti un percorso illogico di spaccettamento dell'azienda in più rami. Ci auguriamo che tali scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della ormai imminente liberalizzazione del mercato, secondo l'ormai noto paradigma che prevede l'affidamento dei servizi "in attivo" alle grandi imprese, e di quelli "in perdita" allo Stato (e quindi ai cittadini-contribuenti). C'è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d'esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia.

Il Sud d'Italia uscirebbe seriamente penalizzato da tale disegno. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e di persone, di idee, di esperienze, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera (la costa Jonica) e la Sicilia, impedendo ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto delle regioni. Senza contare l'inevitabile danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs e nel suo indotto. Le città di Catanzaro (capoluogo regionale) e Crotone verrebbero servite esclusivamente da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord. Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività ed a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando di mettersi nelle mani di un liberalismo selvaggio.

Non rimarremo insensibili dinanzi al lento smantellamento, pezzo dopo pezzo, di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud d'Italia. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato.

*Dott. Enzo Rogolino - Segretario Regionale Fast-Confsal Calabria
Ing. Martino Vergata Responsabile Provinciale Fast-Confsal Catanzaro*

Trenitalia riorganizza la Confsal non ci sta



Lunedì 31 Agosto 2009 08:47

Di seguito la nota stampa diffusa dalla Confsal:

La Segreteria Generale Calabria manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 Luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di Dicembre 2009.

Tale riorganizzazione comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (che si occupa dei treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Freccia Bianca e Servizi di base, che si aggiungerebbero alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (che si occupa dei treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (che movimentava le merci lungo tutto il territorio nazionale).

Questo ulteriore processo di divisionalizzazione – analogamente a quelli già portati avanti negli scorsi anni – avrà, come conseguenze inevitabili: - l'incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione); - un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi); - un'estrema "complicazione" dell'offerta commerciale (i viaggiatori dovranno districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno).

Piuttosto di ottimizzare la gestione dell'esercizio, ai fini della diminuzione dei costi per l'espletamento del servizio, si vorrebbe portare avanti un percorso illogico di spaccettamento dell'azienda in più rami.

Ci auguriamo che tali scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della ormai imminente liberalizzazione del mercato, secondo l'ormai noto paradigma che prevede l'affidamento dei servizi "in attivo" alle grandi imprese, e di quelli "in perdita" allo Stato (e quindi ai cittadini contribuenti).

C'è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d'esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia.

Il Sud d'Italia uscirebbe seriamente penalizzato da tale disegno. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e di persone, di idee, di esperienze, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera (la costa Jonica) e la Sicilia, impedendo ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto delle regioni. Senza contare l'inevitabile danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs e nel suo indotto.

Le città di Catanzaro (capoluogo regionale) e Crotone verrebbero servite esclusivamente da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord.

Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività ed a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando di mettersi nelle mani di un liberalismo selvaggio.

Non rimarremo insensibili dinanzi al lento smantellamento, pezzo dopo pezzo, di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud d'Italia. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato.

Dott. Enzo Rogolino

Segretario Regionale Fast-Confsal Calabria

Ing. Martino Vergata

Responsabile Provinciale Fast-Confsal Catanzaro



■ **Dalla Redazione: Riorganizzazione di Trenitalia e tagli di treni e posti di lavoro in Calabria**

Postato da [Salvatore Ferragina](#) il Lunedì, 31 agosto @ 23:23:00 CEST

Contributo di Salvatore Ferragina

Nota stampa della Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Segreteria Regionale Calabria

La Segreteria Generale Calabria manifesta il proprio disaccordo in merito al nuovo progetto di riorganizzazione che, lo scorso 29 Luglio, la Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale di Trenitalia ha presentato ai sindacati, e che dovrebbe partire dal prossimo settembre per andare a regime con il cambio orario di Dicembre 2009.

Tale riorganizzazione comporterebbe la suddivisione della Divisione Passeggeri (che si occupa dei treni a media e lunga percorrenza) in ben quattro "linee di prodotto": Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Servizi di base, che si aggiungereanno alle già esistenti Divisione Passeggeri Regionale (che si occupa dei treni per il trasporto locale) e della Divisione Cargo (che movimentava le merci lungo tutto il territorio nazionale).

Questo ulteriore processo di divisionalizzazione – analogamente a quelli già portati avanti negli scorsi anni – avrà, come conseguenze inevitabili:

- l'incremento dei costi del lavoro (i servizi verrebbero coperti solo con uomini e mezzi della stessa divisione);
- un aumento del numero dei dirigenti e dei quadri aziendali (e relativi costi);
- un'estrema "complicazione" dell'offerta commerciale (i viaggiatori dovranno districarsi fra condizioni di viaggio e tariffe diverse per ciascuna tipologia di treno).

Piuttosto di ottimizzare la gestione dell'esercizio, ai fini della diminuzione dei costi per l'espletamento del servizio, si vorrebbe portare avanti un percorso illogico di spaccettamento dell'azienda in più rami.

Ci auguriamo che tali scelte non siano propedeutiche alla cessione a privati dei collegamenti più remunerativi, in occasione della ormai imminente liberalizzazione del mercato, secondo l'ormai noto paradigma che prevede l'affidamento dei servizi "in attivo" alle grandi imprese, e di quelli "in perdita" allo Stato (e quindi ai cittadini-contribuenti).

C'è da aggiungere, infine, che lo stesso progetto d'esercizio presentato a Roma, prevederebbe la limitazione dei servizi Frecciargento a Lamezia Terme (eliminando le fermate di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria), e la soppressione dei servizi di base (Intercity, Treni notte) su tutta la linea Jonica (da Taranto a Reggio Calabria) e verso la Sicilia.

Il Sud d'Italia uscirebbe seriamente penalizzato da tale disegno. Invece di integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e di persone, di idee, di esperienze, contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione, si isolano di fatto la parte di Calabria più povera (la costa Jonica) e la Sicilia, impedendo ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto delle regioni. Senza contare l'inevitabile danno socio-economico che ne conseguirebbe a causa della riduzione dei posti di lavoro nel settore Fs e nel suo indotto.

Le città di Catanzaro (capoluogo regionale) e Crotone verrebbero servite esclusivamente da treni locali, e perderebbero tutti i collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord.

Ci auguriamo che questo Paese sappia indirizzare le proprie politiche verso scelte più razionali, che mirino a soddisfare gli interessi della collettività ed a salvaguardare il benessere dei bilanci pubblici, evitando di mettersi nelle mani di un liberalismo selvaggio.

Non rimarremo insensibili dinanzi al lento smantellamento, pezzo dopo pezzo, di una gloriosa azienda di trasporto come le Fs, e della sua dismissione dal Sud d'Italia. La nostra Segreteria Nazionale ha già rigettato il progetto illustrato.

Reggio Calabria, 30 agosto 2009

Dott. Enzo Rogolino

Segretario Regionale Fast-Confasal Calabria

Ing. Martino Vergata

Responsabile Provinciale Fast-Confasal Catanzaro