

**Segreterie Regionali Abruzzo**

Pescara, li 22 ottobre 2007

Al Presidente della Regione Abruzzo  
Ottaviano Del Turco

All'Assessore Regionale ai Trasporti  
Tommaso Ginoble

All'Assessore Regionale al Lavoro  
Fernando Fabbiani

Alle Segreterie Nazionali  
FILT-FIT-UILT-FAST-UGL-ORSA

LORO SEDI

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

La preoccupante precarietà in cui versa il trasporto ferroviario abruzzese ed il peggioramento complessivo tanto della qualità del servizio offerto ai cittadini, in particolare per quel che concerne la tratta Roma - Pescara, quanto nelle relazioni industriali, impongono una seria, severa e urgente riflessione, a cui seguano forti ed appropriate iniziative al fine di salvare quel che resta del trasporto su ferro e con l'intento di invertire la rotta per il rilancio.

Da oltre un decennio le Ferrovie dello Stato hanno messo in atto nella nostra regione un piano di riorganizzazione del sistema che ha di fatto ridotto il trasporto, coinvolgendo non solo i ferrovieri ma l'intera collettività abruzzese, limitandone gli spostamenti e aumentandone l'isolamento.

La riorganizzazione, spesso caotica e contraria ad ogni principio di carattere economico, ha finito con il favorire le regioni limitrofe che hanno potuto salvaguardare i loro fattori di produzione solo grazie alle spoliazioni avvenute ai danni dell'Abruzzo e che, con l'operato dei dirigenti locali, ha determinato nel corso degli anni:

- **L'allocazione** delle strutture gestionali della produzione treni fuori dall'Abruzzo;
- **La mobilità**, più o meno forzata e coatta, dei ferrovieri abruzzesi presso le nuove sedi di lavoro;
- **La riduzione** dei contratti di servizio con società dei settori indotti, come ad esempio quello degli appalti ferroviari, e conseguente esubero di lavoratori;
- **Il blocco del turnover** e, quindi, perdita rilevantissima di posti di lavoro;
- **Le assunzioni** da parte di Trenitalia di centinaia di giovani nelle unità di produzione marchigiane con selezione rivolta ai soli residenti nella Regione Marche. In particolare si è trattato di Macchinisti e Capi Treno che, ovviamente, lavorano sulla stessa Direttrice Adriatica, effettuando anche la produzione abruzzese.

**Il depauperamento della produzione e del lavoro messo in atto dalle Ferrovie dello Stato nel nostro territorio meritava e merita attenzione "vera".**

Un dato eclatante:

- oggi in Abruzzo operano, complessivamente nelle tre Divisioni di Trenitalia, approssimativamente 230 macchinisti (alla fine del '99 erano 450) e circa 70 di essi andranno in quiescenza entro l'anno per anzianità;
- i Capi Treno sono passati da 300 unità del 1999 a meno di 140 ed il 30% di questi lascerà il lavoro entro l'anno;
- in RFI l'avvento delle tecnologie ha di fatto desertificato la rete, riducendo la presenza dei ferrovieri alla sola manutenzione.

## **Siamo di fronte a quella che potremmo definire “eutanasia occupazionale”, con l’aggravante della premeditazione !**

Da anni il sindacato abruzzese denuncia questa situazione anche attraverso dure battaglie sindacali e facendo accordi, talvolta impopolari, tesi a valorizzare la forza lavoro del territorio e le sue specificità.

### **Oggi, come si diceva, siamo all’emergenza.**

Abbiamo l’immediata necessità di impostare una vertenza regionale complessiva con tutto il Gruppo delle Ferrovie dello Stato che affronti le questioni più generali della gestione della produzione e dei materiali, quella degli investimenti sulle Linee per i necessari ammodernamenti nonché il ripristino di corrette relazioni industriali e lo sviluppo dei temi della sicurezza sul lavoro.

Ad iniziare dall’accordo del 15 gennaio scorso presso l’Assessorato regionale ai trasporti, con il Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale, che sembrava aver chiuso la controversia. Il mancato rispetto del suddetto accordo da parte di Trenitalia ha determinato la riapertura della vertenza e la conseguente proclamazione dello sciopero regionale del trasporto pubblico ferroviario previsto per il 20 novembre 2007.

## **Le infrastrutture**

- Investimenti per una maggiore sicurezza delle linee (gallerie, viadotti, GPRS, ecc.);
- Velocizzazione della Pescara –Roma per lotti funzionali, e della Sulmona - L’Aquila con l’elettrificazione della linea;
- Raddoppio della tratta fino a Manoppello, sede dell’Interporto Merci, e prolungamento della linea ferroviaria all’interno del comune di Teramo.
- Realizzazione del Sistema di comando centralizzato del traffico (CTO) sulla Sulmona – Roma. Questo sistema metterebbe in grado un solo operatore di comandare le stazioni da Sulmona a Roma invece di chiudere le stazioni agli incroci dei treni pur in presenza di personale qualificato e regolarmente pagato. E non si capisce perché l’Azienda FS non intenda investire in questa minimale ma funzionale tecnologia anche nelle zone interne montane per di rendere efficiente la mobilità su ferro;
- Riqualificazione della Stazione di Pescara Centrale, ad oggi in completo abbandono e rimasta un’opera incompiuta con non poche criticità infrastrutturali ed impiantistiche;
- Realizzazione della sala Eurostar.

## **Scali Merci**

In Abruzzo siamo di fatto rimasti senza uno scalo merci. Quello di Pescara Porta Nuova deve essere a breve completamente dismesso ed è attualmente ridimensionato al minimo della propria capacità produttiva. A ciò si aggiungono le non rosee previsioni su futuro Interporto di Manoppello, infrastruttura fondamentale per lo sviluppo intermodale del trasporto merci, da tempo realizzato ma abbandonato a sé stesso presumibilmente a causa di beghe non risolte che riguardano la gestione della struttura.; ad Avezzano manca il raccordo ferroviario con il costruendo Centro Smistamento Merci e a Sulmona il raccordo non è mai stato di fatto utilizzato. A Fossacesia, sulla linea Adriatica, la situazione è risibile: 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.

Con questi presupposti è difficile prevedere uno sviluppo che produca risultati sia in termini economici che occupazionali.

## **Produzione**

- Salvaguardia dei livelli di produzione di tutte le Divisioni di Trenitalia;
- ripartizione del lavoro nelle Divisioni Passeggeri e Cargo sulla Direttrice Adriatica ispirate a principi di equità ed economicità;
- garanzia della forza lavoro occorrente per la produzione con assunzioni regionali di tutte le figure professionali a questa interessate anche per far fronte all'inevitabile turn over;
- internalizzazione delle lavorazioni della manutenzione rotabili svolte nelle altre Regioni o affidate a terzi;
- mantenimento dei collegamenti con le Regioni limitrofe (Napoli e Terni) da Sulmona e da Avezzano;
- potenziamento del trasporto ferroviario merci e viaggiatori anche con l'implementazione delle reti di vendita sull'intero territorio regionale e con la riqualificazione dell'intero ambito dell'assistenza alla clientela.

Al fine di cercare di invertire la negativa tendenza in atto e prendendo spunto dal positivo incontro tenutosi a Roma con il ministro Bianchi nel luglio scorso, con il presente documento si vuole avviare una fase di discontinuità rispetto al passato e si chiede l'apertura di un tavolo di trattativa con la Regione e con il Gruppo FS per affrontare i veri problemi che hanno smantellato le ferrovie abruzzesi e che, attualmente, rischiano di portare ad un vero e proprio collasso.

E' evidente che le forze Politiche, in particolare quelle Istituzionali di questo territorio, hanno il dovere di adoperarsi per far sì che la regione Abruzzo possa dotarsi di un sistema ferroviario efficiente ed efficace, in grado di dare risposte concrete ai lavoratori, agli utenti/clienti e all'intera collettività.

FILT CGIL

FIT CISL

UILT UIL

FAST CONFSAI

UGL

ORSA