

Pescara, 14 ottobre 2016

Al Presidente della Regione Abruzzo
Dott. D'Alfonso Luciano

Assessori e Consiglieri Regionali della
Regione Abruzzo tutti
Loro sedi

Onorevoli Abruzzesi
Loro sedi

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in Abruzzo: criticità ed opportunità

A volte ci si abitua all'idea di vivere una condizione immodificabile, solo perché tale è da anni.

E' questa la sensazione che si ha quando si affronta il tema di quella che è una delle principali realtà industriali presenti nella nostra Regione, ovvero il Gruppo Ferrovie dello Stato che ha messo in atto nella nostra regione un piano di riorganizzazione del sistema che ha coinvolto non solo i ferrovieri ma l'intera collettività abruzzese.

Con le diverse articolazioni produttive, il Gruppo FSI può e deve rappresentare uno degli elementi sui quali poggiare il rilancio occupazionale in Abruzzo:

- **PUO'** perché è investito di un ruolo strategico per quanto attiene lo sviluppo infrastrutturale e trasportistico nazionale, riconducibile a quella indicazione del Governo che viene comunemente chiamata "cura del Ferro" e che fa di RFI il soggetto unico per la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture e per il mantenimento degli standard di sicurezza, e di TRENITALIA il soggetto principale per il rilancio del TPL;
- **DEVE** perché quanto sopra è realizzato con l'utilizzo di soldi pubblici attraverso la sottoscrizione di Accordi di Programma e Contratti di Servizio, cosa che inevitabilmente impegna molti "portatori di interessi", in primis politici, amministratori locali e parti sociali, a chiedere conto di quale sia il ritorno sul territorio di detti processi.

Da questa premessa, che poniamo all'attenzione delle parti in indirizzo, partendo da quella che è oggi la realtà ferroviaria abruzzese, analizzata per singole e specifiche attività, ed avendo l'obiettivo di dimostrare che l'idea consolidata richiamata all'inizio sia del tutto lontana dalla realtà dei fatti, si impone una seria, severa e urgente riflessione, a cui seguano forti ed appropriate iniziative con l'intento di invertire la rotta per il rilancio.

RFI – L'INFRASTRUTTURA

Il Gestore Infrastruttura del Gruppo FSI opera in Abruzzo sotto la regia di due Direzioni Territoriali Produzione (DTP): quella di Ancona (linea adriatica e tratte Pescara – Sulmona, Sulmona – L'Aquila e Sulmona – Castel di Sangro), e quella di Roma (linea Sulmona – Carsoli e Avezzano – Roccasecca).

Questa situazione porta ad oggettive difficoltà in termini di gestione unica dell'infrastruttura regionale e di interlocuzione tra parti sociali ed amministrazioni pubbliche con R.F.I.

Con un recente accordo si è convenuto di collocare a Sulmona una Unità Manutentiva Lavori, identificabile in quello che una volta veniva chiamato Reparto, con giurisdizione da Pescara

esclusa a Sulmona inclusa, arrivando ad Antrodoco da un lato e Carpinone dall'altro passando per L'Aquila e Castel di Sangro.

Questa condizione permetterebbe di allargare detta giurisdizione "allungandola" da Sulmona a Carsoli, ovvero chiudere il cerchio della unificazione infrastrutturale regionale sotto un'unica regia, con tutto ciò che ne consegue in termini di rapporti con il Gestore Infrastruttura anche e soprattutto per le "tracce" inerenti il trasporto regionale.

Investimenti infrastrutturali che necessitano all'Abruzzo sono la velocizzazione della Pescara – Roma per lotti funzionali, il raddoppio della tratta fino a Manoppello, sede dell'Interporto Merci, il ripristino del collegamento tra il porto di Ortona e la stazione Ferroviaria e la riqualificazione della Stazione di Pescara Centrale che presenta non poche criticità.

TRENITALIA – SERVIZI UNIVERSALI

La Divisione Servizi di Base gestisce il trasporto passeggeri a bordo dei treni diurni InterCity e notturni InterCity Night, ed interessa anche la linea ferroviaria litoranea adriatica da Lecce a Bologna, che è gestita dai due Impianti di Bologna e Bari. Pescara, a metà tra questi due Impianti è oggi un semplice Presidio, in quanto il personale ivi dislocato viene gestito in ogni suo aspetto funzionale dall'Impianto Esercizio Servizi Universali di Bari. Il personale di questo Presidio si è assottigliato nel corso degli anni essenzialmente a causa dei numerosi pensionamenti; negli ultimi tre lustri si sono avute solo sporadiche assunzioni nel nostro territorio, si è attuato il blocco del turn-over e sono rimaste inevase le richieste di trasferimento verso Pescara da parte di Agenti del Personale Mobile appartenenti ad altri territori, senza tener conto che la tratta con la maggiore frequentazione è la Foggia – Bologna: decisioni che di fatto hanno trovato sostanziale attuazione solo a Pescara, stante i numerosi trasferimenti ed assunzioni comunque conclusi negli Impianti di Bologna e di Bari.

A dispetto della sua posizione geograficamente centrale lungo la linea ferroviaria adriatica, che conferisce a Pescara la posizione strategicamente più importante, e che avrebbe potuto/dovuto favorire la sua crescita, oggi questo Presidio presenta numeri di addetti tanto basso da mettere in serio pericolo la sua esistenza anche nel breve periodo.

Nell'ambito del Servizio Universale, senza tornare assai indietro nel tempo, la consistenza di Personale Mobile a Pescara contava solo tre anni fa 47 Agenti, di cui 20 Agenti macchinisti e 27 Agenti di Accompagnamento; tra soli due anni, per l'inevitabile pensionamento, resteranno 23 Agenti di Accompagnamento e 9 Agenti macchinisti, per complessivi 32 Agenti del Personale Mobile.

Non va dimenticato che anche questi servizi, come quelli del trasporto regionale, sono remunerati con un Contratto di Servizio, nel caso dei servizi universali stipulato con il Ministero dei Trasporti.

Chiedere conto di quali siano le ricadute in termini occupazionali, a maggior ragione se giustificate dal carattere di economicità, ci sembra doveroso e improcrastinabile.

TRENITALIA - TRASPORTO REGIONALE

Il riordino della spesa pubblica ha colpito, come noto, anche il settore del trasporto pubblico locale, sia per quanto attiene il vettore gomma che il vettore ferroviario.

La riduzione delle somme destinate alla remunerazione dei servizi, dovuta in gran parte alle inadempienze, registrate negli anni passati, rispetto ai nefasti e non oggettivi parametri "premiati" stabiliti dalle norme nazionali, comporta l'inevitabile necessità di una programmazione più attenta ed integrata.

In questo contesto la Direzione Passeggeri Regionale Abruzzo ha riacquisito il ruolo di interlocutore affidabile, ed il nuovo management, oltre ad impegnarsi per la sottoscrizione di un nuovo Contratto di Servizio con la Regione Abruzzo, ha riaffermato nei fatti la centralità del vettore ferroviario anche e soprattutto in previsione di quello che sarà il nuovo Programma di Esercizio del servizio ferroviario regionale complessivamente inteso che, prima della messa in esercizio, chiediamo venga presentato alle scriventi Organizzazioni Sindacali anche e soprattutto per verificare il livello di integrazione modale sopra richiamato.

A tutto questo non si può non aggiungere l'apprezzabile, anche se non esaustivo, immissione di nuovo personale che rappresenta la migliore garanzia per una occupazione stabile nel nostro territorio.

Il Trasporto Regionale quindi si candida ad essere la realtà ferroviaria più importante presente in Abruzzo e, soprattutto, qualificante per l'intero territorio regionale, atteso che, tra tutte le Divisioni, è l'unica ad avere "testa e cuore" in Regione.

Dobbiamo fare in modo che questo trend positivo si consolidi e si sviluppi parallelamente al consolidamento ed allo sviluppo del ruolo di Trenitalia del trasporto regionale.

TRENITALIA - DIVISIONE CARGO – MERCITALIA

Il personale della divisione Cargo di Trenitalia dal primo gennaio 2017 passerà alle dipendenze della neonata società del gruppo FSI Mercitalia a seguito di cessione di ramo d'azienda.

Come per l'impianto dei Servizi Universali anche la Cargo, in Abruzzo, soffre una situazione non conforme a quelle che sono le reali necessità produttive per quanto riguarda la pianta organica.

Alcuni dati per analizzare il fenomeno: al 14 settembre scorso il solo impianto di Fossacesia - Torino di Sangro ha movimentato circa 37.000 carri per conto di Cargo – Trenitalia, 16.500 per TUA ex Sangritana e non meno di 2.000 per CFI, confermando il ruolo di impianto leader tra Marche, Umbria e Abruzzo per produttività e redditività.

A fronte di questi numeri abbiamo una carenza strutturale di Operatori, sia per il trasporto che per il controllo della Circolazione, che né Trenitalia né RFI intendono sanare, ricorrendo sistematicamente ad azioni suppletive che producono lo spostamento delle attività fuori dalla nostra Regione se non la cancellazione dei servizi.

Questo ovviamente produce un doppio danno per il nostro territorio, perché alla mancata risposta occupazionale si aggiunge un livello non sufficiente dei servizi che ha ricadute negative sull'intero tessuto industriale e produttivo, specie nell'ambito della Val di Sangro che, al contrario, richiederebbe una attenzione puntuale e continua.

Per questo chiediamo il ripristino dei servizi di Gestione Merci e un aumento delle potenzialità dello scalo ottenibile in primis con i dovuti apporti di personale.

CONCLUSIONI

Il quadro sopra esposto ha come obiettivo quello di portare all'attenzione di tutti i portatori di interesse la necessità di aprire una forte discussione su quello che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane può rappresentare per la Regione Abruzzo.

Con la presentazione del Piano di Impresa 2017 – 2026 inoltre il Gruppo si appresta a svolgere un ruolo fondamentale per il recupero dei ritardi infrastrutturali nel nostro Paese e per il rilancio complessivo dell'economia.

Si tratta di una sfida importante da cogliere appieno, facendo dell'Abruzzo un territorio inserito nel progetto per le sue caratteristiche e opportunità e non per mero mutualismo.

Bisogna fare in modo che le logiche del passato, legate più al particolare politico/campanilistico che agli interessi effettivi, vengano definitivamente archiviate permettendo un ragionamento oggettivo e di prospettiva sul futuro, anche immediato, del Gruppo FSI in Abruzzo.

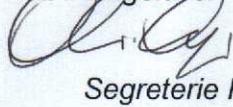
FILT CGIL

G. Carafa



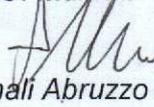
FIT CISL

A. Angelucci



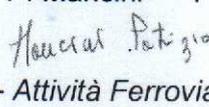
UILT

G. Murinni



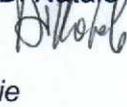
ORSA

P. Mancini



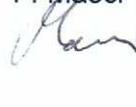
UGL

F. Di Natale



FAST

F. Masci



Segreterie Regionali Abruzzo – Attività Ferroviarie