

SEGRETERIA NAZIONALE

PAX un Progetto Esercizio Veramente Grottesco

Il Progetto Esercizio della Divisione Passeggeri N/I, presentatoci il 29 luglio u.s., malgrado l'assoluta, perentoria e unitaria bocciatura ricevuta dalle OO.SS., sembra essere sempre in primo piano nell'azione strategica della Direzione Divisionale.

Ciò ci rammarica, sia per l'ulteriore conferma del degrado delle relazioni industriali esistenti con tale divisione, sia per la discrepanza sempre più evidente rispetto ai rapporti esistenti con il Gruppo FS e la Società Trenitalia rispetto a quelli Divisionali: una discrepanza che, nella sostanza, annulla ciò che viene costruito con coloro che, almeno in linea teorica, dovrebbero essere i primi responsabili.

L'amarezza aumenta allorché dobbiamo assistere a diseconomie così marcate, da riuscire a inficiare tutti gli sforzi fin'ora compiuti, in termini di competitività dell'Impresa sul mercato del costo del lavoro.

Non possiamo assistere immobili al sacrificio della produttività concessa con l'introduzione dell'agente solo nella Passeggeri N/I, sull'altare di scelte organizzative d'esercizio improntate sulla polverizzazione dello stesso.

Qualora l'obiettivo sia quello della costituzione di quattro o più società di trasporto passeggeri, si abbia almeno il pudore d'uscire allo scoperto e confrontarsi seriamente con i rappresentanti dei lavoratori, altrimenti che la si finisca con il dar credito a qualche vecchio e indomito emulo di Icaro che, seppure dimostri una indubbia capacità di risorgere dalle acque in cui ogni volta precipita, caratterizza il suo volo con peculiarità ogni volta più pindariche.

Da un'analisi anche superficiale del "Progetto Esercizio DPN/I" traspaiono elementi di grande inquietudine, sia per l'esigibilità e la fruizione del trasporto da parte dei cittadini, sia per i costi, le disfunzioni e le antitesi organizzative presenti sulla pianificazione in questione.

Entrando nel merito vediamo, innanzitutto, che la regione Calabria perde la possibilità che i suoi cittadini possano fruire di un servizio ferroviario di qualità, in termini di materiali e percorrenze, almeno che non risiedano nella tratta tirrenica ma solo fino Lamezia Terme, da qui a Reggio solo qualche IC e su tutta la tratta Ionica solo trasporto regionale.

In Lombardia, invece, Bergamo e Cremona, con il loro bacino, perdono l'unico collegamento diretto con la capitale, dirottando i cittadini della prima verso il trasporto aereo, quelli della seconda provincia a estenuanti cambi di convogli o all'autotrasporto.

Peggio in Sicilia e in Trentino Alto Adige, dove la Divisione è sparita e il collegamento ferroviario si riduce al solo trasporto regionale. Nel primo caso i collegamenti con "il continente" sono demandati ai vettori aerei o navali, nel secondo i collegamenti con l'Europa e con i maggiori poli di traffico del nord della penisola sono stati lasciati in mano ad aziende concorrenti a partecipazione estera.

In Friuli Venezia Giulia, invece, sono rimasti solo qualche IC di collegamento con l'Austria o con il centro e l'Est Europa, spariti ETR e pendolini, mentre in Piemonte, se non si risieda a Torino, qualunque collegamento ferroviario di qualità ci è precluso.

Passando poi ad una disamina superficiale della parte del progetto inerente la manutenzione rotabili, alcuni strafalcioni non possono proprio passare inosservati:

- ✚ **A Reggio Calabria è previsto un service di manutenzione per la Freccia Argento e non solo non vi arriva, ma neppure ci transita mai un treno di specie;**
- ✚ **A Torino è previsto un service di manutenzione per la Freccia Bianca e non solo non vi arriva, ma neppure ci transita mai un treno di specie;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Torino e a Venezia, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Frecciarossa;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Genova, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Bianca, Freccia Argento e Servizio di Base;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Roma, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Bianca;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Napoli, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Argento e Servizio di Base;**
- ✚ **Tra Venezia e Bari/Lecce (800/950 Km) non è previsto alcun punto di manutenzione per il materiale Freccia Bianca e Servizio Universale.**

Siccome sappiamo bene che non è sicuramente episodico il caso in cui il materiale rotabile di questa divisione ha necessità d'interventi tecnici di manutenzione, più di qualche perplessità trae giustamente spunto da simili svarioni organizzativi.

Di ben maggiore consistenza sono invece l'imbarazzo e lo scetticismo che accompagnano la lettura del programma organizzativo inerente gli impianti equipaggi.

Infatti, prima si cerca di dare una parvenza di strutturazione all'insegna della parsimonia accorpando gli impianti macchina e viaggiante, poi si dà il via a tutta una serie di diseconomie di ben maggiore entità, relative, sia all'aumento dei costi degli allacciamenti, allorché questi dovranno essere previsti per tipologie omogenee di trasporto (la divisionalizzazione insegna), sia per la quantificazione delle scorte o delle riserve. Queste, invece di essere una percentuale di un unico montante, dovranno essere almeno la stessa percentuale ma di tre montanti distinti. Un'operazione che, anche se matematicamente non presenta risultati diversi, nel momento in cui entrano in ballo le abilitazioni del macchinista e l'impermeabilità delle sacche di personale fuori turno, magari coniugate con le diverse periodicità della produzione attinente le quattro "sotto-divisioni", l'incidenza diviene veramente significativa, come ben sa qualunque turnista.

Come se non bastasse rimangono ancora da chiarire aspetti essenziali come la funzionalità dei turni di zona del macchinista. Queste turnazioni, con i problemi collegati al mantenimento delle abilitazioni del P.d.M e la distanza, effettivamente importante, dagli impianti di riferimento, per garantire l'effettuazione dei treni in turno, le ferie del personale, il suo aggiornamento professionale, coprire la malattia e le altre assenze, o la percentuale dei disponibili deve crescere in modo esponenziale oppure si prevede una categoria disposta a lavorare senza limiti contrattuali o fisiologici, ma, intendiamoci, solo quando serve all'azienda.

Passando poi, anche in questo caso, ad una disamina poco approfondita della parte del progetto inerente il programma organizzativo degli impianti equipaggi, alcuni abbagli proprio non possono essere ignorati:

- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Torino, Venezia e Salerno non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Frecciarossa;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Bari, Taranto, Lecce, Firenze, Pisa e Pescara non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Freccia Bianca;**
- ✚ **Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Taranto, Genova, Verona, Brescia Rimini e Lamezia Terme non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Freccia Argento;**
- ✚ **Di contro a Reggio Calabria abbiamo un Turno di Zona ma nessun convoglio Freccia Argento attestato, mentre a Foggia addirittura un Impianto Equipaggi Associato senza nessun convoglio Freccia Bianca attestato.**

Per chiudere il quadro in modo appropriato, bisogna tenere presente che il Progetto Servizio DPN/I, relativamente agli Impianti Equipaggio per la parte inerente il Servizio di Base, l'Impresa, a tutt'oggi non ha avuto ancora la spudoratezza necessaria per renderlo noto. Figuriamoci!

