

SPACCHETTATI!

di PASQUALE GIAMMARCO
TORINO

È consapevolezza di tutti che ci troviamo in una fase particolarmente delicata per la nostra qualifica e per tutta la categoria dei ferrovieri. Sicuramente una fase straordinaria per la radicale trasformazione che le FS vogliono portare avanti.

Una ristrutturazione, che non può essere condivisa, basata sullo smantellamento delle FS, attraverso una politica dello spacchettamento del personale.

Nell'epoca delle grandi alleanze le FS, e chi ne divide i progetti, vogliono rinnovarsi diventando più piccole e deboli. Contro questi progetti bisogna lottare con determinazione. Nessuno si può nascondere e tutti devono assumersi le proprie responsabilità per la difesa innanzitutto del posto del lavoro, delle condizioni di lavoro e dei salari.

Le conseguenze di detto progetto (spacchettamento) sono già riscontrabili negli allacciamenti delle RIP. INT. Sono tutti allacciamenti specializzati, PAX con PAX, TL con TL, L.I con L.I. CENNI... SULLA RIPARTIZIONE NAZIONALE SERVIZI PDM

PRODUZIONE

Decremento PAX

Decremento T.L. } $\cong -25.000$ km
Decremento L.I. }

A questo decremento va aggiunta la flessione della produzione locale non incidente sulla RIPARTIZIONE NAZIONALE.

FLESSIBILITÀ

AUMENTO RFR DIURNI +18
DECREMENTO 10 ORE - 11
(Anche se sono aumentate a livello compartimentale)

AUMENTO RFR +45
L'incremento delle flessibilità e dei RFR, percentualmente, è notevole.

PRODUTTIVITÀ

DECREMENTO DEL 6,5% Km/Ag.

In sostanza con minor produzione sono impegnati più agenti.

SAPEVAMO TUTTO QUANTO QUESTO

Specializzando gli allacciamenti era facile intuire che si sarebbe dovuto ricorrere frequentemente, e non solo per i treni merci, a viaggi fuori servizio.

Difatti molti treni sono rimasti "APPESI" non essendo tra loro allacciabili perché di diversa tipologia.

Per detti treni, allacciabili nel rispetto del DPR374 senza il vincolo della specializzazione, è stato necessario ricorrere prima alle 10 ore, poi a RFR diurni ed infine, se incidenti le fasce notturne, ai RFR.

RISULTATO FINALE: PEGGIORI CONDIZIONI DI LAVORO E MINORE PRODUTTIVITÀ

Ma questo è stato solo il primo passo. Il secondo, come si è potuto constatare dai turni presentati, è rappresentato da un ulteriore appesantimento delle nostre già pesanti condizioni di lavoro attraverso l'applicazione di ulteriori flessibilità, l'incremento dell'A. Unico e una sostanziale diminuzione dei Doppi Riposi, nel tentativo di ritrovare la produttività perduta.

Per questo è opportuno ribadire, per i dubbiosi, che le flessibilità, concordate nel CCNL, rappresentano solo peggiori condizioni di lavoro del pdm.

Non possiamo, quindi, che confermare la nostra totale avversione al progetto di DIVISIONALIZZAZIONE delle FS e ai contenuti del CCNL che a distanza di 1 anno risulta inaffidabile anche per i programmi che avrebbero dovuto concretizzarsi con un incremento di produzione.

Piacenza due



Erano le 8,11 del 23 giugno, quando il treno 2037, proveniente da Milano C.le e diretto a Livorno, via Fornovo - La Spezia, si scontrava con il treno 9307 proveniente da Torino e diretto a Roma.

I macchinisti del treno 2037, già nelle prime dichiarazioni rese al Magistrato, hanno riconosciuto il loro tragico errore di interpretazione della segnaletica.

In effetti, la zona tachigrafica confermava che era stato effettuato il riconoscimento della degradazione del codice da 270 a 180, con conseguente riduzione della velocità, e da 180 a 75 che imponeva l'arresto al segnale di protezione di Piacenza lato Milano; forse perché si aspettavano l'ingresso in stazione, i macchinisti non hanno rispettato l'indicazione di arresto al segnale di protezione e comunque la frenatura rapida, all'ultimo momento, non avveniva in tempo per evitare l'impatto con il pendolino proveniente da Torino.

A causa di un lieve ritardo il treno 9307 stava, infatti, percorrendo il binario deviato per essere ricevuto sul quarto binario, realizzando una convergenza di itinerario con il treno 2037.