



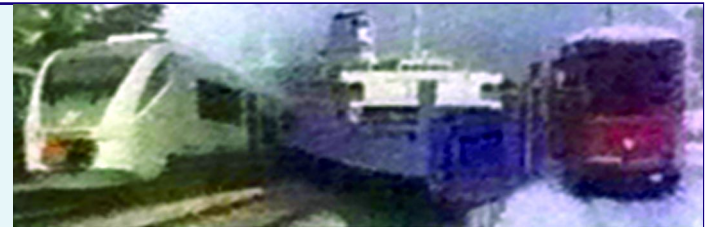
## PECIALE CONVEGNO

# IL SAPS/OrSA INDICE IL CONVEGNO SUI TRASPORTI



## Or.S.A.

*Trasporto Pubblico Locale,  
il Ruolo delle Regioni e delle Amministrazioni Locali*



## Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

### Il . del Direttore...

**TRIESTE: ECCEZIONALE CONVEGNO SUL TRASPORTO PENDOLARE  
UNA SERIA MANIFESTAZIONE SU TEMI SOCIALI E RIVENDICATIVI**

Prima di introdurre gli eccezionali lavori del convegno di Trieste, organizzato dal SAPS/OrSA nazionale, a cui dedichiamo questo numero del giornale, affronto degli argomenti riguardanti tematiche particolari, molto attuali ed aventi un carattere sociale e sindacale (può essere un punto di vista personale). E grido, alzo la voce, lascio liberi i pensieri. Non sono, non mi sento allineato: non mi allineo ne mi convincono le ultime attività/partecipazione della nostra organizzazione e, già che ci siamo, do anche una valutazione sul risalto 'culturale', sugli elogi ed i paroloni aggiuntivi, ad un giusto cordoglio, nella stampa e nei media nazionali, per la scomparsa del giornalista Biagi. Tutto questo giusto per spaziare sul vissuto individuale di ognuno e su come vengono presentati fatti e accadimenti nel mondo globalizzato che viviamo.

**...paroloni aggiuntivi, ad un giusto cordoglio, nella stampa e nei media nazionali, per la scomparsa del giornalista Biagi.**

Vediamo e viviamo orgogliosi, da una parte, l'organizzazione di convegni altisonanti ed altamente coinvolgenti su tematiche quali la "liberalizzazione e l'esigenza di regole nei trasporti" come quello svoltosi a Roma nel giugno scorso e che ha visto la partecipazione del gotha politico e trasportistico e che da lustro alla nostra organizzazione sindacale; o come quello sul "ruolo delle Regioni ed Amministrazioni locali sul trasporto pubblico" come quello di Trieste dei giorni scorsi. Dall'altra parte invece ci mescoliamo con tematiche molto, molto meno altisonanti. Mi riferisco alla nostra partecipazione 'politica' alla manifestazione/protesta tenutasi a Roma il 20 Ottobre scorso.

Per giunta la concomitanza, coincidenza temporale, ricorda troppo la più famosa 'rivoluzione di Ottobre' che gli organizzatori politici della manifestazione medesima da sempre difendono, nascondendo i veri fatti e misfatti che conseguirono.

Con la nostra presenza abbiamo incrementato, rafforzato, per le faide interne al governo, la voce di una parte, forse a noi vicina ma non certo forza referente di rivendiche sindacali o contrattuali.

Ben più sostanza avrebbe dovuto avere una manifestazione sindacale rivendicativa alla luce di una latitanza, che dura ormai da un anno, sulla vertenza contrattuale, sia dell'azienda che del governo.

Scomparsa del giornalista Biagi: giusto il ricordo, le sentite condoglianze, non la teatralità eccessiva data dai media: scompare l'ultimo cronista, maestro di giornalismo, espressione libera e indipendente. Mah! Proprio mi sembra esagerato.

CONTINUA A PAG. 8

Di Giuseppe Maltese

Questo convegno, ha l'obiettivo di fare il punto della situazione, avendo un occhio di riguardo in merito al ruolo delle istituzioni politiche in tema di trasporto pubblico locale.

Abbiamo deciso di tenere questo convegno al museo storico ferroviario di Trieste per l'importante ruolo che esso riveste nella salvaguardia della storia del trasporto ferroviario locale di Trieste e delle regioni vicine, comprese Slovenia e Austria, e per far sentire i nostri ospiti vicini al mondo delle ferrovie e soprattutto dei lavoratori.

Trasporto-progresso è un binomio imprescindibile: i trasporti e le vie di comunicazione sono da sempre stati al centro della vita economica, hanno profondamente condizionato lo sviluppo di una determinata area e il loro controllo ha permesso l'evoluzione e la potenza delle grandi civiltà della storia.

Il settore dei trasporti è per sua stessa natura internazionale e globale ed è sua funzione primaria quella di collegare territori, regioni, stati, far muovere persone e merci, essere uno dei motori trainanti dell'economia di ogni collettività.

Negli ultimi due secoli, con l'invenzione della locomotiva e, in seguito, dell'aereo, le distanze si sono ridotte, annullandosi quelle barriere fisiche che avevano reso arduo il contatto fra i popoli: si assiste quindi da una parte ad una rivoluzione nelle lunghe distanze, dall'altra a grosse problematiche nelle reti di trasporto su piccola e media percorrenza, dove il trasporto su ferro è stato sostituito da quello su gomma con un aumento preoccupante dell'inquinamento atmosferico e della congestione stradale.

Oggi ci troviamo dunque in un mondo dai confini labili, in un mercato ormai globalizzato, e per stare al passo con i tempi, è necessario pensare al di là delle frontiere della singola regione o del singolo Stato, e riuscire ad immettersi nel circuito internazionale: per raggiungere tale scopo, l'attenzione verso trasporti efficienti sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo, è risultata vitale.

La scelta del Friuli Venezia Giulia come sede di questo convegno non è affatto casuale: grazie alla sua collocazione geografica (confina a nord con l'Austria e ad est con la Slovenia) e alla propria vocazione storica, questa regione ha sempre avuto, infatti, l'importante ruolo di *trait d'union* tra diversi sistemi culturali, politici ed economici: quello italiano, quello germanico e quello slavo e dei paesi dell'Europa centro-orientale.

**...attenzione verso trasporti efficienti sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo, è risultata vitale**

La Regione quindi è inevitabilmente un territorio di passaggio per gran parte dei flussi commerciali che interessano queste tre grandi aree economiche, ed è incrocio naturale di due importanti rami della rete di trasporto europea:

- il Corridoio Adriatico (in direzione Nord-Sud), che unisce i principali porti adriatici con il loro entroterra, permettendo il traffico delle merci dai paesi asiatici e dell'Europa mediterranea all'Europa centrale e settentrionale. I porti dell'alto Adriatico (come Venezia e Trieste) diventano dunque i principali terminali marittimi di questo corridoio verso Austria e Germania, attraverso ferrovie ed autostrade.

- Il Corridoio 5 (in direzione Est-Ovest), che collega l'Unione Europea a quella balcanico-danubiana ed ai paesi dell'ex- Unione Sovietica, e che attraversa la regione per mezzo di un tracciato posto a Sud delle Alpi, raccogliendo i flussi di trasporto transitanti lungo l'asse Lisbona-Kiev. In ragione quindi della sua preziosa collocazione geografica, la regione è interessata negli ultimi decenni da un notevole aumento del traffico di persone e merci legato ai grossi mutamenti geopolitici avvenuti nell'Europa Orientale.

E' un traffico, questo, in gran parte di attraversamento (che si va ad aggiungere a quello legato alla mobilità interna ed alle connessioni regionali ed interregionali), che presenta persistenti forti tassi di incremento, facendo indurre situazioni di criticità in molte parti della rete infrastrutturale esistente e nel suo rapporto con il territorio.

A causa soprattutto delle ridotte dimensioni geografiche, la struttura ferroviaria regionale privilegia le grandi rotte di transito europee rispetto alle esigenze più specifiche delle sue destinazioni interne: è composta principalmente da due assi trasversali est-ovest, interconnessi tra loro da un asse nord-sud che mette in comunicazione la regione con l'Europa centrale attraverso il valico confinario di Tarvisio.

**Il Corridoio 5 in direzione Est-Ovest attraversa la regione per un tracciato posto a Sud delle Alpi**



### IN QUESTO NUMERO



- pag 4: **Basta alla politica dei "rami secchi"**  
di Roberto Carollo
- pag 7: **La pausa dei videoterminali**  
di Daniele Sebastiani e Fabrizio Evangelisti
- pag 7: **La pausa dei 15 minuti**  
di Daniele Sebastiani e Fabrizio Evangelisti

CONTINUA A PAG. 2 E 3

Per quanto concerne il traffico merci, un centro logistico di interesse strategico è l'Interporto Alpe Adria di Cervignano: costituito da un grande scalo di smistamento ferroviario e da un interporto, in realizzazione, il cui futuro sviluppo acquisirà un ruolo d'interscambio importante fra la modalità di trasporto su ferro e su gomma.

L'unico aeroporto regionale aperto al traffico interno ed internazionale, passeggeri e merci, è quello di Ronchi dei Legionari, ubicato nel cuore della regione, facilmente raggiungibile dalla gomma, mentre manca un collegamento ferroviario diretto.

È necessario, dunque, valorizzare questa sua posizione vantaggiosa facendolo diventare un nodo focale per gli scambi economico culturali tra l'Alpe-Adria e l'Europa Orientale, operando scelte che potenzino la capacità e la qualità dell'offerta dell'aeroporto e che lo facciano diventare porta principale per l'ingresso nel Friuli-Venezia Giulia: realizzando

una piattaforma di integrazione tra la linea ferroviaria Trieste-Venezia, l'autostrada e l'aerostazione appunto, in modo da aumentare l'efficienza del sistema dei trasporti regionali.

Per quanto riguarda i collegamenti internazionali, mentre la rete stradale ha avuto un grosso sviluppo negli ultimi decenni e presenta un elevato tasso di utilizzo, quella ferroviaria, nonostante esistano già le infrastrutture (anche se, soprattutto nel collegamento con la Slovenia, necessitano di essere potenziate), risulta poco sfruttata dal traffico passeggeri: mentre esistono solo cinque treni internazionali a lunga percorrenza (tre con l'Austria e due con la Slovenia), è inesistente un collegamento tra il bacino d'utenza regionale e quello oltreconfine.

Un dato sconcertante, inoltre, è rappresentato dal fatto che una città come Trieste, capoluogo di regione e storicamente al centro di importanti traffici commerciali e culturali, sia completamente isolata nei collegamenti ferroviari internazionali. Su questo ci si trova davanti ad una pesante involuzione rispetto a quelli che erano i progetti di due secoli fa, quando cioè Trieste era direttamente collegata con Vienna e Lubiana dalla Südbahn, e con la Baviera dalla Transalpina (che passava anche da Gorizia).

Per garantire alla regione la giusta collocazione nel contesto europeo senza abbandonare un'efficiente organizzazione del territorio, è necessario procedere con scelte politiche che garantiscano sistemi di trasporto efficienti e sostenibili, in quanto elementi imprescindibili per il supporto e l'incremento dell'attrattività delle realtà produttive e del turismo della nostra regione e per consolidarne le capacità competitive negli scacchieri europeo e mondiale.

La posizione geo-economica della nostra regione è di fondamentale importanza nel sistema globale del trasporto e della logistica, basti pensare alla potente valvola di sviluppo rappresentato dal fattore turistico regionale e soprattutto nazionale.

Per valorizzare il patrimonio storico, artistico e naturale e fare della potenzialità di questo patrimonio una risorsa spendibile in termini internazionali, è necessario procedere con scelte politiche ed economiche strategiche, che tengano conto delle correlazioni possibili tra qualità ambientale, produttività agricola e dinamica del turismo da un lato, e funzionalità dei trasporti interni ed esterni dall'altro.

A questo proposito un efficiente trasporto locale fra Lubiana e Trieste (e quindi, tramite reti a lunga percorrenza, Roma), sarebbe un buon spunto per rafforzare i collegamenti tra i due stati e la loro cooperazione, incentivando la mobilità di persone, e quindi culture e idee. Ciò porterebbe inoltre ad un incremento del bacino d'utenza dei treni del trasporto locale, ma anche di quelli a lunga percorrenza, e farebbe tornare Trieste centro d'incontro e di partenza verso l'Europa occidentale.

Questa maggiore offerta di trasporto su ferro, contribuirebbe a ridurre il traffico su gomma e a mantenere gli impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dalle direttive europee e dal protocollo di Kyoto.

Il nostro paese, infatti, è in pesante ritardo nel conseguimento degli obiettivi fissati dal Protocollo: a luogo della pre-

vista diminuzione delle emissioni di Anidride Carbonica, l'Italia ha incrementato la propria soglia di inquinamento e ciò va inevitabilmente collegato allo squilibrio della struttura modale di trasporto.

È necessario riequilibrare la distribuzione del trasporto per modalità, diminuendo il trasporto su strada, che continua ad essere quello più flessibile e vantaggioso dal punto di vista economico, e concentrandosi su un'attività politica di sostegno dell'intermodalità ed integrazione fra gomma e rotaia, favorendo l'efficienza dell'offerta ferroviaria.

La Regione ed il Parlamento, anziché affannarsi in percorsi controproducenti e che possono rivelarsi dannosi per l'interesse del territorio, debbono invece attuare una politica che incentivi, in concreto, l'utilizzo del vettore ferroviario.

È fondamentale, inoltre, la volontà da parte degli amministratori pubblici di superare il diffuso e forte deficit di consenso e di definire una

nuova strumentazione politico-amministrativa, giuridica e tecnica, in grado di portare al superamento di ogni visione strettamente settoriale degli interventi.

L'attore pubblico deve proporsi in termini di autorevolezza e affidabilità nella definizione delle opere realmente utili e delle loro priorità, deve dotarsi di nuove regole di governo e di nuovi strumenti di pianificazione e progettazione delle opere basati sulla ricerca della condivisione con tutti quegli attori che possono offrire spunti, conoscenze e progettualità, in grado di garantire sia un salto qualitativo sulle scelte a disposizione, ma anche un parallelo ampliamento del vantaggio pubblico complessivo.

Il coinvolgimento di questi attori nelle decisioni, ricercando con loro stessi soluzioni volte a compensare gli eventuali squilibri tra progetti e impatto sul territorio, massimizza la fiducia e aumenta il senso civico, la responsabilità collettiva e la cultura urbana, risorse che rappresentano le fondamenta per la riuscita fisica e sociale dei grandi interventi di trasformazione territoriale.

La nostra è una regione piccola, facilmente raggiungibile in ogni suo punto da un trasporto ben organizzato ed efficiente. Ecco l'importanza di operare scelte strategiche che non facciano morire le infrastrutture presenti, soprattutto quelle ferroviarie, ma che le utilizzino in una logica di trasporto intermodale: laddove non arriva il ferro, arriverà la gomma, e viceversa.

Abbiamo la fortuna di avere, come detto prima, una rete ferroviaria che attraversa, come una spina dorsale, le direttrici principali della regione: non è assurdo che sulle stesse tratte circolino, anche agli stessi orari, il vettore su ferro e quello su gomma?

Oltre ad un problema di costi (che sono, evidentemente, doppi), si contribuisce ad aumentare il traffico sulle nostre strade, con i problemi di congestione e d'inquinamento che tanto ci si affanna a voler combattere.

Un'efficiente rete di trasporto, che invece voglia dare servizi agli utenti, salvaguardando l'ambiente e il territorio, deve saper unire i due vettori, mantenendo però le loro specificità, senza porli in un regime di assurda concorrenza, magari pagati dallo stesso gestore.

Si dovrebbe dunque pensare al trasporto su gomma, come ad un completamento di quello su ferro, come ai rami di un albero che si estendono dal tronco principale: potenziare quindi l'offerta del trasporto ferroviario, integrandolo con il vettore stradale, in quella parte del territorio che non è rag-

giungibile dal treno.

In questo modo si verrebbero a creare degli importanti poli intermodali nelle stazioni, che acquisirebbero quel ruolo di centro di incontro e aggregazione che già avevano due secoli fa, mentre ora versano in stato di abbandono.

È fondamentale quindi recuperare le vecchie stazioni, creando punti di assistenza, biglietterie e servizi di accoglienza per entrambi i vettori, facendo rivivere questi luoghi e tutelando così il patrimonio storico, prevenendo quegli atti vandalici che le stanno distruggendo.

Il trasporto locale è il fulcro del sistema di trasporto pubblico, che assolve alla duplice funzione di rispondere alla domanda di mobilità locale (che rappresenta la gran parte della domanda e dei costi del sistema) e da strumento di adduzione al trasporto interregionale, nazionale e internazionale.

La riforma del trasporto pubblico locale (TPL) rappresenta quindi, non solo a livello regionale, l'elemento principale su cui incidere per dare maggiore efficacia al sistema dei trasporti, oltre ovviamente agli indubbi vantaggi di vivibilità e gestione del territorio unitamente alla riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale.

In questa logica nasce il processo di riforma del TPL, di cui il Friuli Venezia Giulia è stato uno dei precursori. Il processo di riforma del TPL è stato però portatore di un'illusione poco razionale, e cioè che la semplice razionalizzazione del sistema e la riduzione dei costi attraverso la concorrenza fossero operazioni sufficienti a liberare le risorse economiche necessarie per realizzare la quantità e la qualità necessarie al TPL di un paese avanzato.

Così, dopo un decennio di ristrutturazioni che ha visto pesanti riduzioni di forza lavoro nelle aziende del TPL, consistenti peggioramenti delle condizioni di lavoro e di retribuzione e aumenti delle tariffe, si comincia a prendere coscienza che il TPL non è un business ma bensì un investimento sociale e che questo settore vive una crisi economica sommersa ma quanto mai pericolosa.

I sintomi di questa crisi sono:

- L'intervento periodico del Governo per finanziare i rinnovi del contratto collettivo autoferro, nonostante le pesanti razionalizzazioni a cui accennavamo prima. Oggi i salari del comparto sono in linea con i salari degli altri comparti, salari che ormai tutti riconoscono come troppo bassi e insufficienti.

- La crisi economica del Gruppo FS che chiede aumenti di risorse e di tariffe, in particolare il finanziamento di quei treni che, pur necessari a garantire un minimo di servizio pubblico, non saranno in grado di sostenersi in un mercato liberalizzato.

- La difficoltà delle Regioni a finanziare il rinnovo del parco mezzi e la maggior quantità di trasporto pubblico di cui hanno bisogno, la legge finanziaria in discussione al Parlamento brilla soprattutto per l'assenza di risposte a questi problemi.

Per contro ci si è accorti che i paesi europei che vantano sistemi più efficienti del nostro hanno tariffe e contributi pubblici sensibilmente più elevati dei nostri.

A conferma di questa situazione le svolte per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico scelse in questi anni (soprattutto nel trasporto su gomma) hanno prodotto economie risibili dimostrando che il processo di liberalizzazione e di concorrenza non è in grado di contribuire in modo significativo a liberare le risorse necessarie ad un TPL di qualità.

Il Friuli Venezia Giulia è in una condizione avanzata, con costi della produzione tra i più bassi del panorama nazionale e nonostante le tariffe al di sotto della media nazionale le aziende del TPL della Regione presentano un rapporto

costi-ricavi tra i migliori del panorama.

La recente legge regionale punta ad un miglioramento del sistema di trasporto regionale e se apprezziamo gli sforzi in essa contenuti di razionalizzazione e coordinamento, mostriamo però delle perplessità di fronte ad alcuni aspetti:

- Un unico soggetto molto difficilmente potrà realizzare al suo interno le capacità tecniche e industriali per gestire efficacemente tutte le modalità di trasporto (ferro, gomma,



Nella foto da sinistra: il Moderatore del Convegno Gianfranco Antoniali, il relatore Segretario Nazionale SAPS/OrSA Giuseppe Maltese, il Segretario OrSA del Friuli Venezia Giulia Mario Pica



In prima piano rappresentanze politiche e pubbliche nella sala del convegno

mare), questo soggetto che peraltro non esiste sul mercato.

- Se il soggetto unico nel trasporto su gomma opera una concentrazione e quindi potrebbe attivare maggiori economie di scala, è altrettanto vero che nel trasporto ferroviario produrrebbe invece una frammentazione e questo comporterebbe un inevitabile innalzamento dei costi di produzione (oggi il servizio ferroviario è garantito da un'azienda nazionale).

- Il soggetto unico avrebbe enormi difficoltà a gestire in un panorama contrattuale univoco una forza lavoro che presenta caratteristiche e specificità così diverse fra loro.

- Un cambiamento di portata così radicale gestito a cavallo di due legislature potrebbe incontrare difficoltà supplementari a realizzarsi efficacemente e con continuità.

Restiamo convinti che la soluzione ottimale rimanga quella dei bandi di gara con lotti separati per le diverse modalità o che comunque un'associazione di imprese (ognuna in possesso delle professionalità e dell'organizzazione industriale atta a gestire la propria specificità) possa garantire al meglio capacità produttiva e il necessario coordinamento, in particolare se affiancata da un consorzio di coordinamento e pianificazione dove la politica possa e debba esercitare i propri compiti.

Come abbiamo già detto il TPL non è un business ma a fianco e sopra al processo industriale stanno scelte di carattere pubblico e sociale alle quali la politica non può sottrarsi. Anzi, una riforma che ha assegnato alle regioni il potere di decidere e amministrare l'intero TPL, deve obbligatoriamente essere accompagnata da un'autonomia finanziaria che purtroppo manca.

La conferenza Stato-Regioni ha recentemente avanzato in questo senso l'ipotesi di un'accisa regionale sul gasolio per finanziare e sostenere la riforma del TPL. Nella disegno di legge finanziaria in discussione in questi giorni però non se ne trova traccia, forse perché esiste un forte interesse a mantenere al livello nazionale il controllo dei cordoni della borsa. In assenza però di questi strumenti l'affidamento alle regioni del potere decisionale e amministrativo del TPL sarebbe solo formale.

5. Per quanto riguarda il fattore lavoro, riteniamo che la competizione non possa incentrarsi sul medesimo, se non a pena di ridurre sensibilmente i livelli di sicurezza del servizio ferroviario, così strettamente connessi alle condizioni di lavoro.

Perché la competizione s'incentri sulla qualità del servizio e sulla efficienza, nella salvaguardia del servizio universale comunque da garantire, in una società civile, a tutti i cittadini, la competizione deve spingere sull'innalzamento al massimo dei livelli di sicurezza.

A tal fine le gare d'appalto regionali debbono assumere quale elemento determinante e condizionante per l'assegnazione del servizio di trasporto ferroviario l'applicazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, specificamente rivolto alle aziende ed ai lavoratori che svolgono attività ferroviarie.

Nella specificità e nella "storia" di oltre cento anni risiede la collaudata afferenza delle regole concordate alla realtà il cui ambito lavorativo e le condizioni di lavoro s'intrecciano e confondono con la sicurezza ed efficienza del servizio stesso. Se non si interviene con una decisa regolamentazione, nei prossimi anni patiremo fenomeni di dumping così estesi da riproporre condizioni analoghe, se non peggiori, a quelle che oggi caratterizzano il trasporto aereo, per quanto attiene alla sicurezza, agli aspetti finanziari, al conflitto sindacale, alla funzionalità, con risvolti fortemente negativi su un servizio, come quello ferroviario, e ancor di più il trasporto pubblico locale, a forte impatto sociale.

Altro aspetto di rilevante incidenza è quello relativo alla necessità che l'Ente aggiudicatore preveda la salvaguardia dei livelli occupazionali in caso di perdita del servizio da parte di un'azienda - evenienza quest'ultima già realizzata in altri paesi europei, Olanda, ove per l'appunto è stabilito che, nei bandi di gara, sia contenuta una clausola sociale secondo la quale l'operatore aggiudicatario, se nuovo, s'impegna a mantenere in forza i lavoratori dipendenti dall'operatore uscente.

Riteniamo poi che non possa considerarsi in termini positivi l'obsoleta e superata via intrapresa dal disegno di legge n. 772, consegnato nell'illusione che mercato e concorrenza possano risolvere i problemi del trasporto pubblico, attualmente in discussione nel Parlamento italiano, proprio mentre il Parlamento europeo si è espresso nel senso inverso della facoltà di aggiudicare direttamente in house i servizi di contratto pubblico.

Negli ultimi anni si riscontrano delle decisioni aziendali che pongono il personale di scorta in condizioni lavorative precarie per quanto concerne la propria incolumità e la gestione della sicurezza a bordo treno.

Troppo, spesso, infatti, in ossequio ad una logica di riduzione dei costi, fondata esclusivamente sul recupero delle risorse umane, vengono utilizzate nella scorta dei convogli le cosiddette "squadre minime".

La conseguenza è di dover affrontare le situazioni di criticità quotidiane, in condizioni di forte stress psicofisico e scarsa tutela giuridico/amministrativa.

La riduzione di personale nella parte rimorchiata o addirittura l'assenza, è bene sottolinearlo, ha evidenti implicazioni sulla sicurezza della clientela per quanto riguarda l'incolumità fisica e la tutela in caso di incendio.

Noi siamo stati e saremo fortemente critici sulla gestione delle cosiddette "squadre di controlleria saltuaria" nella convinzione che soggetti preposti a contrastare unicamente il fenomeno dell'evasione, frutto di una scellerata politica gestionale, senza peraltro prevedere l'adeguata assistenza alla clientela, sono scarsamente tutelati e palesemente inefficaci. Il personale di scorta è oggetto di violenze verbali e fisiche, a cui non si oppone una seria politica di tutela dell'Impresa.

Siamo in presenza di un sistema organizzativo e produttivo inefficiente, che a tutt'oggi ha retto solo grazie alla grande professionalità e deontologia degli operatori a bordo treno. Per queste gravi situazioni e per altre problematiche riguardanti il trasporto locale, siamo dunque arrivati alla dichiarazione dello sciopero regionale del personale di scorta del Friuli-Venezia Giulia, previsto per il prossimo 29 ottobre.

Oltre a ciò, più che da sindacalisti, è da ferrovieri, che vogliamo muovere una critica negativa anche a quella parte del volantino distribuita dalla Regione in data luglio 2007, dove si mettono in comparazione la situazione attuale del trasporto su gomma e su ferro nella nostra regione.

Mentre infatti il primo viene descritto come migliore rispetto alla media italiana, sul secondo viene detto che "continua ad essere gestito sostanzialmente come avveniva all'inizio del '900 e gli utenti lo considerano scadente".

Naturalmente vengono riportati dati che sostengono queste affermazioni, risultato di un'indagine su un campione di 1100 cittadini: si sa però che i dati sono oggetto di interpretazione, e per una lettura completa e affidabile degli stessi dovevano essere pubblicati anche le variabili e gli indicatori in base ai quali era stata condotta la ricerca, oltre alla natura e composizione del campione intervistato, non i meri risultati. **Noi ferrovieri non la pensiamo così!**

Relativamente all'allocatione del servizio di manovra, anche a seguito dei chiari interventi del Garante per la concorrenza, si cerca ora di porre rimedio all'errore iniziale della

sua assegnazione a Trenitalia (scelta motivatamente criticata a suo tempo da tutte le OO.SS.), riportandone, però, in RFI solo una parte. Concludo dicendo che rischiamo di trovarci davanti ad un fatto paradossale. Se nel periodo del Risorgimento in Italia l'avvento della strada ferrata ha avuto un significato particolare e il treno è stato preso a simbolo dell'unità della penisola, facendo in questo senso enormi sforzi per estendere la rete in modo capillare, si sta ora parlando di regionalizzazione e di scomposizione del sistema, rischiando così di arrivare alla disgregazione del territorio e facendo affondare, invece di sostenere, le regioni più periferiche della penisola.

## RFI INVESTE

### TRENITALIA RIDUCE I TRENI

La relazione presentata è stata di ampio respiro. La logica che ha portato le scelte politiche nazionali ad incrementare lo sviluppo autostradale a discapito di quello ferroviario è legata ai diversi tempi di ammortamento delle due modalità: si parla di 30 anni per il trasporto su strada e di 90 anni per quello su ferro. Da dati forniti da Autovie venete S.p.A., negli ultimi 10 anni, nei collegamenti da Est a Ovest, c'è stato un incremento del traffico pesante pari all'80%, traffico questo di passaggio, che non crea valore aggiunto, ma contribuisce ad incrementare nella nostra regione i livelli di inquinamento e



Federica Seganti  
Responsabile Trasporti Lega-Nord

di intasamento delle strade: da qui la necessità di un trasporto intermodale. Anche se in alcuni casi, come nella realizzazione della linea Udine-Tarvisio, c'è stato un notevole impegno da parte di Rfi (non valorizzato, però, da Trenitalia), ciò ha migliorato il servizio merci, ma non quello viaggiatori, che continua ad essere scarso. La discriminante della scelta tra vettore autostradale o ferroviario non è tanto la percorrenza media, ma l'efficienza di collegamento tra punto e punto: ad esempio, nell'asse Milano-Roma, il mezzo più funzionale rispetto al vettore stradale o all'aereo, risulta essere il treno. Nel 1998 è stata modificata la legge 20/1997, inserendo nuove norme sul subentro, sia per quanto riguarda il materiale rotabile, che la forza lavoro e privilegiando nelle gare aziende già presenti nel territorio. Per quanto concerne la riforma del TPL nella nostra regione, siamo favorevoli ad una regia unica da parte di un unico gestore, anche con diverse forme societarie, ma occorre sottolineare come ciò possa avvenire solo a due condizioni: l'elaborazione di un piano regionale dei trasporti, che disciplini l'intermodalità fra le diverse tipologie di trasporto, e una norma che tuteli tutti i lavoratori, contemplando anche le forme di contratto atipiche previste dalla legge Biagi.

Siamo altresì favorevoli al collegamento Trieste-Capodistria, essendo stata relatrice di una tesi sul tema all'Università di Udine, da cui sono emersi costi di realizzazione dell'opera accettabili per la collettività attraverso lo strumento del project financing.

Un altro progetto in discussione da diversi anni, è quello di creare un polo intermodale davanti all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, il rammarico è che negli ultimi cinque anni si è parlato molto ma non si è riusciti a realizzare neanche la fermata ferroviaria in linea davanti all'aerostazione!

...siamo altresì favorevoli al collegamento Trieste-Capodistria

### Nicola Ripa non è più tra noi.

Un collega, un amico ci ha lasciati per sempre il 3 novembre 2007. Da sempre iscritto al SAPS (fu assunto nel Compartimento di Torino a Modane come Capo Gestione agli inizi degli anni '70) ha continuato a essere presente nella nostra Organizzazione rivestendo l'incarico di Consigliere Nazionale SAPS per conto del Compartimento di Bari fino alla data della sua quiescenza (maggio u.s.).

Caro Nicola, ci lasci con il ricordo del tuo sorriso che non ti abbandonava mai e la nostra unica consolazione è la fine della tua sofferenza. In questo momento di dolore, tutto il SAPS è vicino alla moglie Ezia ed ai suoi figli Giulia e Francesco.

Il Segretario Compartimentale SAPS BARI  
Roberto SPADINO



# BASTA ALLA POLITICA DEI "RAMI SECCHI".

## OCCORRE INVESTIRE NELLE INFRASTRUTTURE

di Roberto Carollo\*

In qualità di responsabile del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio che si onora oggi di ospitare questo Convegno, permettetemi innanzitutto, di esprimere un grande "grazie" a tutti i numerosi intervenuti che, con la loro presenza, danno visibilità a questa struttura museale, purtroppo sconosciuta dalla casa madre FS.

Chi vive di Volontariato, come il gruppo SAT (Sezione Appassionati Trasporti) del Dopolavoro Ferroviario di Trieste che gestisce questa iniziativa culturale, necessita prioritariamente di questa visibilità, che si traduce in considerazione e stima per l'attività svolta a favore dell'immagine della Ferrovia.

Voglio altresì ringraziare gli Organizzatori per la possibilità datami di introdurre l'argomento del Convegno.

Come ingegnere ferroviario che da circa 30 anni si occupa del settore costruzioni, prima come dirigente FS ed oggi come libero professionista, reputo interessante riferire, proprio a proposito di Trasporto Locale, una mia recente esperienza in qualità di direttore dei lavori nella ricostruzione della ferrovia Merano-Malles, in Val Venosta.

Userei due termini, due locuzioni, detto senza retorica, per definire la ricostruzione della Merano - Malles: eccezionalità ed innovazione.

Eccezionalità perchè è cosa eccezionale il ripristino di una ferrovia dismessa. Fin dai tempi della politica dei "rami secchi" siamo stati abituati allo smantellamento di linee ferroviarie, con un progressivo depauperarsi della Rete. Pochi esempi si possono annoverare tra le ricostruzioni, come la Cuneo - Ventimiglia, la Faentina o la Portogruaro - Treviso.

A differenza di questi sporadici casi la Merano-Malles è stata ripristinata a 15 anni dalla sua dismissione (1991) per volontà non già delle FS (che non lo avrebbe mai fatto) ma di un Ente Locale, quale la Provincia Autonoma di Bolzano, caso unico finora nel nostro Paese. In ciò, a parere del sottoscritto, sta l'aspetto eccezionale della questione.

La ricostruzione è stata altresì occasione di alcune interessanti innovazioni tecnologiche, per adeguamento ai più moderni standard.

Ma l'aspetto innovativo che mi preme di sottolineare non è quello tecnologico ma bensì quello gestionale.

L'esempio della Provincia di Bolzano è assolutamente innovativo perchè è la prima volta in assoluto che nel nostro Paese un Ente Pubblico, quindi non le FS:

Acquisisce un sedime di 60 Km di una linea in abbandono da 15 anni da RFI;

- Progetta il ripristino in termini di corpo stradale (intervenendo su 54 opere, 3 gallerie 3 travate metalliche), di armamento (17 riasetti tra stazioni e fermate), di impianti di sicurezza e segnalamento (SCC);

- Compra sul mercato 8 (oggi saliti a 12) treni prototipo per l'Italia da 220 passeggeri (STADLER - ATR 100), curandone direttamente l'iter per la circolabilità;

- Provvede a far certificare gli impianti rinnovati da apposito Ente certificatore (Tüv di Monaco);

- Progetta un piano d'esercizio creando una apposita direzione ferroviaria (SBA - Sudtiroler Bahn Anlagen) inserita nell'ambito della società di autolinee SAD, realizzando così un logico e coordinato sistema di gestione per integrare ferrovia ed autobus in Val Venosta e valli collegate.

Si potrà obiettare che non tutti gli Enti hanno il bilancio della Provincia di Bolzano e relativa capacità di spesa (circa 50 milioni in 5 anni) ma restano due grossi meriti da riconoscere a quel Ente Locale che si chiamano CORAGGIO e INIZIATIVA. Mi chiedo e vi chiedo: a parità di disponibilità finanziaria una Regione, come il Friuli Venezia Giulia, avrebbe saputo e voluto effettuare una scelta analoga, preferendo il ripristino della Ferrovia in alternativa al prolungamento della superstrada già esistente tra Bolzano e Merano e che i "gommo-fili" volevano realizzata fino a Malles? Il successo in termini di traffico viaggiatori che si sta verificando a due anni dalla riattivazione è un risultato, a mio avviso, non sufficientemente fatto conoscere in ambito nazionale. Mi chiedo e vi chiedo ancora: qual'è l'insegnamento che possiamo trarre da questa esperienza?

Io penso solo uno. Gli Enti Locali, Regioni in testa, devono "impadronirsi" di una cultura ferroviaria, nel senso di divenire parte attiva nella programmazione e gestione del Trasporto Locale su ferro non solo su gomma, sapendo vedere in RFI e TRENITALIA non soltanto un partner ma anche, talvolta, una controparte con cui non condividere scelte e posizioni, fino ad intervenire, se necessario, nell'infrastruttura.

Un ulteriore esempio che deriva da un'altra mia esperienza professionale è ancora riferito ad una Provincia Autonoma, quella di Trento, che ha investito sulla linea RFI Valsugana, tra Trento e Primolano, per la realizzazione di nuove fermate e per il potenziamento del trasporto locale viaggiatori, "sostituendosi" in qualche modo alla stessa RFI.

Purtroppo nella pianificazione tra FS ed Enti Locali vanno segnalate molte contraddizioni. Una, a mio avviso macroscopica, è riferibile proprio alla stazione di Trieste Campo Marzio che oggi ci ospita. Non più tardi di una settimana fa Trenitalia, in collaborazione con il Museo, ha fatto partire da questa stazione un treno storico speciale con più di 300 persone per la regata velica "Barcolana".

Ebbene questa stazione, capolinea di treni storici anche dall'estero per visita al Museo, proposta come logico terminale di un servizio ferroviario suburbano per la città di Trieste che la Provincia sta progettando, è da 4 anni dichiarata "non strumentale" quindi "inutile" per RFI e come tale posta in vendita... insomma vi trovate in una stazione fantasma! Dimenticando i vincoli sul fabbricato e sul Museo posti dalla Soprintendenza, mi chiedo quale città italiana, disponendo di un terminale viaggiatori di testa come questo, in pieno centro urbano e di possibile utilizzo per il trasporto locale su ferro, consente che lo si venda? E per farne che? Un ennesimo centro commerciale? Mi pare di aver dato parecchi spunti di discussione e perciò mi fermo qui, ringraziando tutti per l'attenzione.

\* Direttore del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio

# L'EUROPA RIAPRE LE FS VERSO EST

di Claudio Vianello \*

Da Presidente del DLF di Trieste ritengo che il luogo scelto, l'ex stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio, per l'argomento del Convegno Nazionale dedicato al Trasporto Pubblico Locale, e al ruolo delle Regioni e delle Amministrazioni Locali, sia ideale.

La stazione è situata nel centro della città sul lungomare, a ridosso dell'area del Porto Nuovo e del Punto Franco, infatti quando venne inaugurata nel 1906 come collegamento con Vienna a completamento della linea "Transalpina" e della dorsale istriana con Pola la sua realizzazione fu conseguente a grandi opere di interrimento del mare e quindi con una posizione irripetibile.

L'importanza dei collegamenti ferroviari facenti capo alla stazione diminuì alla fine del secondo dopoguerra per effetto del clima politico della cosiddetta "Guerra Fredda", conseguentemente gli scambi di merci e il trasporto dei viaggiatori seguirono altre strade.

Il recente allargamento dell'Unione Europea ai paesi dell'Est e la caduta dei confini il prossimo 21 Dicembre con la Slovenia sono la premessa per una riflessione, anche per il possibile riutilizzo per il Trasporto Pubblico locale di parte della linea e della stazione, dell'edificio e dei suoi binari.

La parte in cui oggi siamo ospiti è adibita a museo ferroviario dal Marzo del 1984, i soci del gruppo S.A.T. (sezione appassionati dei trasporti) dell'Associazione D.L.F. di Trieste, si sono prodigati dal lontano 1975 al reperimento, al restauro, e alla catalogazione di mezzi, di oggetti, di utensili, di documenti relativi al trasporto ferroviario e a quello dei Tram.

Nel tempo, grazie al lavoro di volontariato dopolavoristico che ha reso possibile la configurazione del museo nelle sue sale tematiche e nella raccolta di veicoli su rotaia sui binari, si è ottenuto prima il riconoscimento della soprintendenza ai beni artistici per il fabbricato storico e poi collegato alle collezioni in esso contenute come di un unico bene da tutelare per "l'alto valore storico".

Infine, e colgo l'occasione per ringraziare la Regione Friuli Venezia Giulia e l'Assessore alla cultura, abbiamo ottenuto la classificazione dalla stessa, ai sensi della L.R. 60/1976 cui art.17, di Museo Medio.

Il riconoscimento è il giusto compenso alla determinazione e alla costanza dell'Associazione D.L.F. di Trieste e dei suoi soci negli anni, che con questo importante risultato vedono anche premiare il lavoro di promozione d'immagine delle Ferrovie, in attuazione del proprio statuto.

L'Associazione, nonostante il primo tentativo eseperto dalle Ferrovie di vendita nell'anno 2003 andato a vuoto e il successivo dell'anno 2006 aggiudicato con il versamento da parte dell'aggiudicatario della fidejussione, ha continuato nel proprio lavoro di perseguimento del proprio fine istituzionale che prevede la promozione dell'immagine delle ferrovie anche con molte visite di scuole ed alunni di ogni ordine e grado, e di visitatori anche dall'estero.

Rivolgo un appello ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali firmatarie del contratto dei ferrovieri, affinché, nell'ambito delle trattative per il rinnovo contrattuale di categoria e in specifico negli accordi sul patrimonio in locazione all'Associazione del Dopolavoro Ferroviario Nazionale, richiedano espressamente la conservazione del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio.

Nella cartella del convegno che trovate sulle sedie, oltre alla relazione del segretario nazionale del S.A.P.S. Giuseppe Maltese, troverete come ricordo il calendario del museo e la locandina della mostra allestita da Luglio per commemorare il 150° anno dell'inaugurazione della prima linea ferroviaria di Trieste: la Trieste-Vienna, mostra organizzata in collaborazione con il Comune di Trieste.

L'attività del museo, quest'anno, comprenderà la pubblicazione a Novembre del primo libro e catalogo del museo ferroviario edito dalla casa editrice LUGLIO di Trieste, con il patrocinio dell'Associazione Nazionale Dopolavoro Ferroviario, e i cui autori sono soci della S.A.T.- D.L.F. dott. Leandro Steffè e l'ing. Roberto Carollo.

Colgo l'occasione per invitare i presenti alla sua prossima presentazione ed augurare un buon proseguo del Convegno.

\* Presidente dell'Associazione D.L.F. di Trieste



Nella foto da sinistra l'ingegner Roberto Carollo, Direttore del Museo Ferroviario di Trieste con Claudio Vianello, Presidente del DLF di Trieste.

# GLI INTERVENTI DEI POLITICI

## DA GENNAIO 2008 PARTE LA RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE CON L'INTERMODALITÀ



**IGOR DOLENC**  
Consigliere Regionale  
Friuli Venezia Giulia

La relazione offre un ampio spettro di spunti da cui partire. La stazione di Campo Marzio è in una posizione privilegiata per quanto riguarda il trasporto su gomma, ferro e mare, ma il trasporto ferroviario transfrontaliero ha una storia di difficoltà di relazioni con la Slovenia, avendo privilegiato l'utilizzo e lo sviluppo della rete autostradale.

La sfida per lanciare l'intermodalità tra ferro, gomma, mare, è stato oggetto di studio nella riforma del TPL, approvato ad agosto 2007, secondo cui anche i comuni e le province dovranno ridefinire i loro piani di traffico per ridurre le emissioni di CO2 e concorreranno alla redazione del bando di gara, che dovrà essere concluso entro febbraio 2008.

All'assegnatario, la Regione si impegna a rinnovare i contributi per gomma, ferro e mare, nella misura di 30 milioni di euro all'anno per i nove anni del contratto, per un totale di 270 milioni di euro.

In questo bando di gara è prevista una clausola sociale di garanzia, e inoltre si ipotizza un riequilibrio di risorse all'interno del gestore unico, atto a riequilibrare eventuali esuberanti e implementare l'offerta di TPL.

Il piano varato è di tipo "flessibile": all'aggiudicatario viene data la possibilità di incrementare autonomamente fino al 20% dei servizi ai fini di modernizzare e razionalizzare il TPL, in base a quanto già previsto dal secondo Libro Bianco Europeo: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

La riforma entrerà nella sua fase attrattiva a partire dal 1 gennaio 2008.

## LA PROVINCIA INSEGUE IL RIUTILIZZO DELLE RETI FERROVIARIE



**ONDINA BARDUZZI**  
Assessore Trasporti  
Provincia di Trieste

In merito al riutilizzo delle reti ferroviarie presenti nel comprensorio di Trieste, è stata fatta una convenzione per lo studio del problema con l'Università di Trieste, Dipartimento di ingegneria civile e ambientale e Rfi: lo studio ha dato parere favorevole riguardo a benefici dei costi e risposta dell'utenza. La provincia ha dato successivamente un secondo incarico al Dipartimento, in collaborazione

con Rfi, per valutare la fattibilità delle opere e per capire se le strutture possano integrarsi con l'autostrada e il trasporto internazionale. La giunta regionale ha coinvolto inoltre l'autorità portuale e l'EZIT, proprietaria di parte dei beni, entrambe interessate a mantenere l'attività portuale e i binari: ciò si integra con il progetto regionale, che introduce anche l'idea della sperimentazione della metropolitana. I costi di adeguamento delle infrastrutture sono tutto sommato sostenibili (esiste in merito un protocollo di intesa con Rfi) e i costi di gestione sono compresi all'interno della legge regionale: da qui la fattibilità del progetto di rimessa in opera. Il piano dei lavori si compone di tre lotti:

- Muggia - Campo Marzio
- Campo Marzio - Villa Opicina - Sezana
- Galleria di cintura (rientra nel progetto di metropolitana regionale fino a Capodistria, ma ha dei costi troppo elevati). Una nota positiva del progetto è la possibilità di una integrazione tariffaria, grazie alla quale un cittadino possa utilizzare diversi mezzi con lo stesso biglietto o abbonamento (opportunità già esistente con successo in altre città europee).

## SERVE UNA PARTNERSHIP TRA I DIVERSI VETTORI



**On. ETTORE ROSATO**  
Sottosegretario agli Interni

La riflessione proposta da questo convegno sulla riforma del TPL pone l'accento su un problema che non è solo locale ma anche nazionale.

Lo sforzo che il Parlamento ha fatto per studiare il problema non ha ancora dato i frutti sperati: le società che già gestiscono alcuni settori dei trasporti riescono a coprire al massimo il 33-34% dei costi totali, nel migliore delle ipotesi (l'obiettivo minimo prefissato è del 35%).

E' necessario dunque valorizzare e migliorare il sistema per tutelare il patrimonio dalla liberalizzazione ed evitare che gestori esteri utilizzino le nostre risorse e che i vertici vengano comprati da aziende straniere.

Con la caduta dei confini e il trattato di Schengen è sempre più sentita l'esigenza di connettere gomma- rotaia e trasporto marittimo: le modalità però devono essere decise da ogni singola regione, ed è doveroso che tutte le regioni rafforzino le interrelazioni di TPL.

Dal punto di vista legislativo, il Friuli - Venezia Giulia è da sempre una regione all'avanguardia anche se è necessario avere la giusta prudenza nel mercato dove i costi economici vanno affiancati ai costi sociali.

Nonostante la creazione della quarta corsia dell'autostrada sia utile per rendere più scorrevole il traffico su gomma, è necessario il trasferimento di parte del traffico merci dalle nostre strade alla rotaia.

Una partnership tra i diversi vettori e un adeguamento delle infrastrutture presenti sul territorio aumenterà la competitività dei trasporti terrestri, riqualificando anche il ruolo dei porti della regione.

## CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NON POSSONO ESSERE CERCATI PROFITTI ALTI



**IGOR KOCIJANCIC**  
Consigliere Regionale  
Friuli Venezia Giulia

In una fase in cui l'opinione pubblica è focalizzata sui problemi inerenti ai collegamenti a lunga percorrenza, in primis il corridoio V, sembra che nessuno si interessi concretamente di TPL.

Il TPL non è un business, al contrario dei ragionamenti del mondo politico e di Trenitalia. C'è una contraddizione di fondo tra profitto e obiettivi del gestore: da una parte c'è la richiesta, passando dal

pubblico al privato, di utili da parte delle aziende, dall'altra si cerca di comprimere e tagliare ciò che viene ritenuto superfluo, con il rischio di compromettere il decollo del TPL e perderne di vista le finalità. Il TPL, inoltre, è un settore in cui si può misurare se ci sono miglioramenti delle condizioni di vita sociali, ma indurre gli utenti ad abbandonare il mezzo privato a favore di quello pubblico (come avviene già nelle città tedesche, dove utenti e gestori sono soddisfatti), può avvenire solo in modo graduale. I risvolti reali della riforma si potranno quindi valutare solo nel medio-lungo periodo, e non dovranno essere ricercati alti profitti immediati, che rischiano di essere, al contrario, fattore di ostilità. Riguardo alla legge regionale in questione, oltre ad esserci profonde divergenze in seno alla coalizione (Rifondazione è infatti scettica in merito), anche i soggetti potenziali gestori hanno sollevato diverse criticità. Anche i Sindacati di Base, che hanno partecipato ad un unico incontro con l'assessore Sonogo, dimostrano una certa diffidenza, soprattutto riguardo all'effettiva garanzia della clausola sociale. Per quanto concerne il trasporto urbano di Trieste, da diversi anni è vivo il dibattito sulla creazione di una metropolitana leggera, che potrebbe collegare la città con Muggia e Capodistria, se la Slovenia completasse i 6 km oltreconfine mancanti, riducendo così il traffico in questa zona di città molto congestionata.

## PORDENONE: LA PROVINCIA È VOCATA ALLA GOMMA



**RICCARDO DEL PUP**  
Assessore ai trasporti  
della provincia di Pordenone

Quella del territorio pordenonese è una realtà assai diversa da quella, sin qui affrontata, della provincia di Trieste e pone altre problematiche di trasporto date anche dalle modifiche al piano regolatore provinciale: è necessaria una mobilità nuova soprattutto per quanto riguarda la modalità su gomma (TIR), con la priorità di trovare soluzioni che migliorino la qualità della vita in funzione delle necessità della comunità.

La provincia di Pordenone si è impegnata a coordinare gli enti locali affinché valutino le effettive necessità dei comuni sull'uso del bus rispetto al treno.

In questo periodo sono in discussione nuovi investimenti per migliorare i collegamenti nel settore del mobile con la regione Veneto e per incrementare l'offerta di trasporto nel Sanvitese e nel comprensorio di Casarsa (riqualificando quindi anche la ferrovia), con l'elettrificazione della linea Casarsa-Portogruaro, creando così un punto di collegamento per il trasporto merci tra Pordenone, la Pedemontana e Portogruaro (e di conseguenza con la linea Trieste - Venezia).

Ricollegandosi al discorso dell'ing. Carollo, in merito al taglio dei cosiddetti "rami secchi" ovvero quelle linee ferroviarie a scarso o nullo traffico, è necessaria un'attenta valutazione sul recupero ai fini turistico- ambientale della linea dimessa Casarsa-Spilimbergo-Pinzano, creando ad esempio una pista ciclabile.

Sulla tendenza ad utilizzare il trasporto pubblico anziché quello privato, più veloce e pratico, la provincia di Pordenone ha attuato una valutazione di ordine economico legata alla realtà del servizio extraurbano: sono stati proposti alla Regione 441000 km annui in più per migliorare i servizi cittadini.

## LE POLITICHE DEI TRASPORTI SI SVILUPPANO SOLO CON SCELTE POLITICHE AMBIENTALI



**ANDREA WEHRENFENNIG**  
Responsabile Legambiente

Il Friuli - Venezia Giulia non ha mai avuto una politica ambientale che si preoccupi di coordinare i diversi settori: non sono mai stati valutati gli effetti ambientali delle politiche dei trasporti, approvando progetti deboli spesso passati per motivi politici. Contrariamente a quanto sottoscritto dal nostro Paese nel protocollo di Kyoto, l'Agenzia Regionale per l'ambiente non ha mai effettuato ricerche per studia-

re soluzioni atte a ridurre le emissioni di CO2 e gas serra (ci si trova al contrario davanti ad un aumento del 30% delle emissioni causate dai trasporti e soprattutto dall'incremento esponenziale dei voli low-cost).

Nella nostra regione si stima che le emissioni annuali di CO2 ammontino a 15 milioni di tonnellate delle quali un terzo sono attribuibili ai trasporti: siamo al quinto posto in Italia per le emissioni pro capite e al settimo per le emissioni per superficie. Sarebbe necessario razionalizzare i trasporti per disincentivare l'utilizzo di mezzi privati, pensando a politiche urbanistiche che riducano le necessità di spostarsi e creando aree urbane ben strutturate (asili in centro città o centri commerciali posti alle uscite delle autostrade). Esperimenti effettuati in altre regioni, come il Trentino - Alto Adige, hanno dimostrato che un sistema di gestione unica tariffaria è possibile e funzionale; la nostra regione, invece, anche se piccola è indietro di dieci anni e l'unico tentativo in merito, a Gorizia, si è risolto con un nulla di fatto. Mentre da un lato le statistiche dimostrano che l'utilizzo del TPL sta diminuendo in favore del mezzo privato, gli sforzi economici condotti finora dalla regione si sono concentrati su investimenti in grandi opere (a volte inutili o dannose, come il Corridoio V), sprecando risorse per studi di fattibilità (per il Corridoio V sono stati stanziati oltre un milione di euro).

CONTINUA A PAG. 6

SEGUE DA PAG. 5

Il Veneto, al contrario, ha investito su opere necessarie ad un miglioramento del TPL come la realizzazione di nuove fermate ferroviarie all'interno del progetto della metropolitana di superficie.

Rispetto all'automobile il TPL è migliore in quanto più veloce e comodo: da qui la necessità di un'integrazione completa ed un interscambio tra gomma - ferro e bici, e di politiche di incentivazione per le aziende che prevedano abbonamenti aziendali agevolati e la figura professionale del mobility manager.

In questo contesto gli organi di stampa trattano non-problemi come il Corridoio V, trascurando i problemi reali. E' necessario invece rendere il più possibile trasparente l'informazione ed essere vicini al cittadino, sentendo la sua opinione, anche con referendum (come avvenuto in Valle d'Aosta).

**È LA POLITICA CHE SBAGLIA,  
RENDENDO ECONOMICO LO SPOSTAMENTO SU GOMMA**



**ALESSANDRO METZ**  
Consigliere Regionale  
Friuli Venezia Giulia

E' la politica nazionale e, nello specifico quella regionale, che deve rendere non economica la gomma incentivando lo spostamento dalla strada alla rotaia, ma una risposta in tal senso non è ancora stata data. In merito alla sostenibilità, vengono utilizzati solo parametri economici come metro di paragone e in quest'ottica l'ambiente è ancora considerato a costo zero, anche se con le mutazioni climatiche e le relative conseguenze, anche sulla salute, i costi ci sono e anche elevati.

Riguardo alla città di Trieste nella nuova dimensione geopolitica europea è il centro del Friuli - Venezia Giulia e non deve più essere mera zona di passaggio: bisogna quindi creare collegamenti con le zone di confine che sono anche periferie della città.

La realtà è ben diversa. Non c'è infatti alcun collegamento ferroviario tra Trieste - Basovizza e Trieste - Divaga, mentre si discute sul collegamento con Kiev.

Per quanto riguarda il dibattito sul gestore unico, questo dovrebbe essere adottato a livello nazionale e non solo a livello regionale, per evitare una frammentazione che rischierebbe di portare a perdite di risorse, servizi, di peggiorare la sicurezza e le condizioni dei lavoratori.

Ciò sta già avvenendo nella Trieste Trasporti, dove la situazione della garanzia dei posti di lavoro è molto critica, comportando carenze di personale che influiscono sulla sicurezza e sui ritardi nei servizi. Ricollegandosi con le problematiche sulle modalità di utilizzo delle risorse, pensare di spenderle tutte per studi di progettazione che richiedono tempi lunghi (15-20 anni), rischia di raggiungere gli obiettivi prefissati troppo tardi, quando ormai non è più necessario.

## Fondo FUTURO

### HDI conferma nel 2007 il trend positivo di Fondo Futuro del 4,86%

**4,86%**  
L'opportunità esclusiva  
per i clienti  
HDI Assicurazioni  
che investono  
i propri risparmi

[www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)  
tutte le informazioni più utili  
24 ore su 24 con un semplice click.

N° Verde **800 082082**  
I nostri consulenti saranno sempre a  
disposizione per qualsiasi informazione.

La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

**HDI**  
ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.

Prima della adesione leggere il prospetto informativo

## LA POLITICA DEVE INFLUENZARE LA SCELTA DEL TRASPORTO



**SERGIO LUPIERI**  
Consigliere Regionale  
Friuli Venezia Giulia

Il tema della mobilità sostenibile nel trasporto pubblico locale con altre azioni quali lo sviluppo dell'intermodalità e lo sviluppo integrato delle reti costituiscono un quadro di riferimento significativo per lo sviluppo futuro del TPL.

L'Unione Europea ha presentato, nel 2001, il Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", all'interno del quale si programma il riequilibrio dei modi di trasporto, il rilancio delle ferrovie, la promozione del trasporto marittimo e fluviale ed il controllo della crescita del trasporto aereo. Il Libro Bianco è la risposta alla strategia di sviluppo sostenibile stabilita dal Consiglio Europeo di Goteborg nel giugno 2001. Un ulteriore obiettivo che si prefigge l'Unione Europea è quello dell'intermodalità, e della promozione dei trasporti marittimi, ferroviari, e fluviali, in particolare al fine di trasferire il trasporto dalla strada a modalità più rispettose dell'ambiente.

In dettaglio per una adeguata sostenibilità sociale del futuro progetto di TPL lo stesso dovrà:

- garantire a tutte le fasce della popolazione e dei territori regionali il diritto alla mobilità, in particolare tenendo conto delle esigenze di mobilità dei territori periferici;
- considerare le esigenze di trasporto delle persone con difficoltà di accesso alla rete dei trasporti;
- aumentare il benessere della popolazione esposta al traffico tutelandone la salute.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sostenibilità economica, l'assetto del TPL avrà quali obiettivi quelli volti a:

- realizzare infrastrutture di trasporto efficienti;
- fornire prestazioni efficienti e promuovere la concorrenza;
- aumentare l'autonomia finanziaria del TPL;
- ottimizzare le infrastrutture di trasporto esistenti.
- definire precisi obiettivi di qualità e disporre di adeguati strumenti di monitoraggio e valutazione del raggiungimento degli stessi da parte degli operatori.

Infine, al fine di incentivare la sostenibilità ecologica nell'offerta di trasporto pubblico locale il sistema del TPL sarà volto a:

- minimizzare il consumo di risorse, in particolare il consumo di superficie ed il consumo di energia da fonti non rinnovabili;
- considerare, fin dalla fase progettuale, la qualità ecologica nella pianificazione, costruzione e gestione delle infrastrutture di trasporto;
- utilizzare tecnologie d'avanguardia per garantire l'efficienza delle prestazioni e dei costi.

Il tutto adottando una politica complessiva che, in questo campo miri ad influenzare la scelta del mezzo di trasporto, promuovendo il trasferimento dell'utenza verso l'utilizzo di mezzi pubblici.

Il primo gennaio 2008 troverà definitiva efficacia il trasferimento di fun-

zioni disposto dal D.lgs 111/2004 in materia di viabilità e trasporti, a seguito di risorse finanziarie disposte con la L. 296/2006 (finanziaria 2007).

Saranno trasferite alla Regione la gestione delle funzioni in materia di trasporto ferroviario di interesse regionale, le funzioni in materia di motorizzazione, autotrasporto e circolazione su strada, nonché tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, programmazione, esecuzione, manutenzione, gestione, nuova costruzione o miglioramento, nonché vigilanza sulle reti stradali e nazionali ricadenti sul territorio regionale. L'importanza di tale norma si esplicita nella spesa sostenuta dalla regione di oltre 210 milioni annui, mettendo tale importo, dopo la sanità e l'assistenza, al terzo posto come incidenza di impegno di spesa nel bilancio complessivo regionale.

Lo stato con finanziaria del 2007 ha reso efficace D. lgs 111/2004, stabilendo il trasferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia pari a 1,1 decimi del gettito iva della nostra regione, che ammonta a circa 103 milioni di euro. Il presente disegno di legge si articola in quattro titoli disciplinati, il primo inquadra normalmente le finalità ed i principi generali alla riforma, incentrata sui principi di adeguatezza, sussidiarietà e autonomia organizzativa e regolamentare, pur sempre con il coordinamento ed anche con un potere sostitutivo in caso di mancato esercizio delle funzioni conferite. Come anticipato, il trasferimento operato in materia di trasporto ferroviario di interesse regionale comporta la necessità di disciplinare integralmente la materia del trasporto pubblico locale, attraverso la revisione della normativa regionale esistente, finalizzata alla costruzione di un sistema di trasporto pubblico locale integrato fra le diverse modalità, ovvero ferroviario, marittimo ed automobilistico con la creazione di nodi di interscambio, la relativa integrazione degli orari, la relazione di un sistema tariffario integrato.

Sempre nel titolo primo si obbliga il soggetto affidatario e subaffidatario di assumere il personale dipendente del gestore cessante, con il mantenimento dei diritti acquisiti in ordine al contratto di lavoro, alla retribuzione, all'anzianità e alle mansioni, ed eccezione del personale che il gestore uscendo intenda mantenere alle proprie dipendenze.

È stato modificato l'articolo 39 cambiando il titolo in "Servizi Ferroviari Metropolitan" introducendo esplicitamente il servizio di trasporto metropolitano su ferro subordinato alla presenza di infrastrutture idonee allo svolgimento del servizio ed in sostituzione del servizio automobilistico già assegnato contrattualmente, nel caso specifico la Provincia di Trieste ha a disposizione una notevole infrastruttura che con semplici e non costosi adeguamenti può introdurre tale servizio.

Viene posto in evidenza inoltre il profilo qualitativo del servizio offerto all'utenza anche attraverso la previsione dell'adozione di una carta servizi, della premialità del sistema qualora positivamente valutato dall'utenza e la previsione di forme di sistema di trasporto pubblico regionale e locale si impieghi sulla strutturazione di tre livelli di rete di trasporto che troveranno concreta individuazione nel nuovo Piano per il trasporto pubblico locale. Il bisogno di aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici su gomma si impone ai comuni di dotarsi dei piani del traffico entro il 2010. La mancata osservanza di tale termine comporta una riduzione del

5% delle risorse trasferite da parte della Regione al Comune inadempimento, secondo modalità che saranno determinate da regolamento da adottarsi entro il 2010.

La norma riferisce la Governance del sistema assegnando alla Regione i principali compiti e funzioni di pianificazione, programmazione ed indirizzo ed attribuendo agli Enti locali l'attuazione e l'adattamento degli stessi alla realtà territoriale.

Si ribadisce il ruolo dei Comuni in materia di pianificazione complementare, mentre la norma disciplina l'attività pianificatoria della Regione, prevedendo l'adozione e la strutturazione del Piano regionale per il trasporto pubblico su cui porrà le fondamenta il nuovo sistema integrato di trasporto nella Regione Friuli Venezia Giulia.

Il Piano è concepito in forma non più rigida ed immutabile, ma flessibile in modo da poter garantire la sua adattabilità alle esigenze particolari del territorio e della popolazione. Inoltre, si obbliga l'affidatario a fornire prestazioni aggiuntive nel limite del 20% agli stessi patti e condizioni del contratto di servizio. Per quanto riguarda Trieste e provincia vi è la necessità di rivalutare e rivalorizzare il nodo ferroviario in funzione della necessità di implementare la via ferro in ambito portuale così come il servizio di metropolitana cittadina.

Abbiamo parlato del biglietto integrato, esigenza particolarmente sentita a Trieste dove oltre al trasporto su gomma e ferro abbiamo anche quello via mare. Vi è la necessità di modernizzare e rivalorizzare le stazioni ferroviarie di Campo Marzio, Aquilina e l'area portuale e creare un accesso con l'aeroporto di Fernetto da Villa Opicina rivalutando la linea Campo Marzio Villa Opicina, oggi a binario unico. Gli studi di fattibilità sono a buon punto e prevedono una spesa di 14-15 milioni di euro, più i costi delle fermate. A Trieste gli interventi a favore degli impianti ferroviari non sono solo utili per la comunità, come la metropolitana leggera, ma rivestono un particolare significato strategico per il rilancio dell'attività portuale.

Trasporto intermodale, laddove non arriva il ferro arriva la gomma e viceversa. Queste le parole d'ordine. Concludo condividendo che la Regione è in una condizione avanzata, con costi della produzione tra i più bassi del panorama nazionale e nonostante le tariffe al di sotto della media nazionale le aziende del trasporto pubblico locale della regione presentano un rapporto costi ricavi tra i migliori del panorama. Sul gestore unico partiamo da una analisi diversa e da risultati e obiettivi che riteniamo diversi. Riguardo alle problematiche del personale di scorta, condivido che la situazione attuale è insostenibile e necessita di immediati interventi.

La comparazione del trasporto su gomma e su ferro sulla nostra regione risente ovviamente di tutte le criticità che presentano i sondaggi, e quindi non vi darei troppo peso. Se nel Risorgimento l'avvento della strada ferrata è stato preso a simbolo dell'Unità d'Italia, oggi il mondo è cambiato, siamo cittadini dell'Europa allargata, nel mondo della globalizzazione, e il decentramento istituzionale demanda agli Enti locali, Regione, Provincia, Comune responsabilità nella programmazione e pianificazione territoriale. Lo scenario complessivo si è allargato in una logica che migliora sia il trasporto via ferro europeo sia quello locale territoriale nel quale gli Enti locali sono gli interpreti migliori.

# LA PAUSA DEI VIDEOTERMINALI

di Daniele Sebastiani e Fabrizio Evangelisti, Roma

**Sono o non sono un videoterminalista?** E' una domanda ricorrente che i lavoratori si pongono quando le loro specifiche mansioni prevedono l'utilizzo del c.d. videoterminale. Per capire meglio è opportuno chiarire alcuni dettagli che ci aiuteranno a comprendere questa questione.

Iniziamo evidenziando la specificità del rischio professionale legato all'uso dei **videoterminali** ha indotto il legislatore a dettare norme particolari in tema di sorveglianza sanitaria, di informazione e formazione dei lavoratori, nonché di adeguamento dei posti e dell'organizzazione del lavoro.

Definiamo ora cosa è un videoterminale così come risulta nel Decreto legislativo n°. 626, ossia uno schermo alfanumerico o grafico. Inoltre lo stesso decreto stabilisce che il Datore di Lavoro assegna le mansioni e i compiti lavorativi secondo una distribuzione del lavoro che consente di evitare il più possibile la ripetitività e la monotonia delle operazioni.

Questi pochi punti normativi ancora non aiutano nell'obiettivo di definire quali sono le postazioni delle nostre stazioni da considerare videoterminaliste. Ritorniamo per questo obiettivo al Decreto che stabilisce che è considerato videoterminalista l'operatore che utilizza in modo sistematico o abituale un'attrezzatura munita di videoterminale per almeno venti ore alla settimana. Quindi è **lavoratore videoterminalista** colui che rientra in questa casistica (ribadiamo utilizzo per almeno 20 ore alla settimana). Spetta per questo lavoratore, in base agli artt. 55 e 56 del Dec. legis. 626, la sorveglianza sanitaria attraverso visite preventive e di controllo agli occhi, e il diritto ad essere formato e informato sui rischi del-

l'uso del videoterminale. E' utile sapere che il lavoratore videoterminalista comunque sia, è sottoposto a controllo agli occhi a sua richiesta ogniqualvolta sospetti una sopravvenuta alterazione della funzione visiva confermata dal medico competente.

L'articolo 54 invece introduce un ulteriore elemento, ossia il diritto per il lavoratore videoterminalista ad un'interruzione della sua attività mediante pause ovvero cambio di attività solo nel caso di utilizzo del videoterminale per almeno 4 ore consecutive al videoterminale. Lo stesso articolo stabilisce anche che, in assenza di una previsione contrattuale specifica, come è il caso dei ferrovieri, ai lavoratori che utilizzano il videoterminale per almeno 4 ore consecutive, spetta una pausa di 15 minuti ogni 2 ore consecutive di utilizzo.

Fatta questa premessa legislativa proviamo ad applicarla alle nostre stazioni.

E partiamo da dove già la sensibilità dell'azienda su questa materia ha trovato modo di concretizzarsi, per esempio l'ACC di Roma Termini dove i *Dirigenti Operatori* trovano nel proprio RdS (M365) le norme comportamentali e le relative fasce orarie di 15 minuti ogni 2 ore per usufruire nel concreto della pausa in questione.

Segnaliamo questo perché ci sembra una soluzione per rendere concreta la fruizione della pausa, formulandone le modalità per iscritto. Riteniamo questa soluzione sempre valida per il godimento di ogni tutela del lavoratore. L'obiettivo che vogliamo realizzare è di definire nell'ambito del territorio nazionale un percorso che in modo chiaro ed inequivocabile individui le stazioni e conseguentemente i lavoratori interessati dal rischio videoterminali per il godimento delle pause previste.



Individuando anche quei lavoratori che utilizzano il videoterminale per almeno 20 ore settimanali, che ricordiamo hanno diritto alla sorveglianza sanitaria e alla formazione/informazione sui rischi connessi.

Quindi, a partire dalle caratteristiche tecnologiche e del processo lavorativo degli impianti, e in un contesto di diffusa utilizzazione di tecnologie informatiche (vedi Punto-Punto, Alta Velocità, ACC, DC, ecc) e per le sempre più ampie attività del settore *Movimento* (vedi controllo con *monitors* a distanza di fermate, scale, cancelli, tapis roulant, ecc), riteniamo vada messa in campo da parte della nostra organizzazione sindacale un'adeguata attenzione al fine di stimolare l'azienda alla soluzione di questo nuovo fronte delle problematiche relative al mondo del lavoro.

# LA PAUSA DEI 15 MINUTI

di Daniele Sebastiani e Fabrizio Evangelisti, Roma

Il tema della pausa dei 15 minuti affrontato in questo articolo scaturisce dalla situazione nell'ambito di RFI della DCM di Roma. Simile situazione presumo sia diffusa in tutto il territorio nazionale. Allo scopo riteniamo utile attraverso la segreteria nazionale mettere 'in rete' eventuali altre situazioni ugualmente critiche, al fine di trovare una soluzione nazionale ad un problema che affligge quei lavoratori che operano da soli nelle stazioni con altissima frequenza di treni, unita a regimi di circolazione particolarmente gravosi sul piano del carico di lavoro (solo a titolo esemplificativo viene ricordata la Linea Lenta da Roma Tiburtina e Fara Sabina dove sono previsti nei turni mattina e pomeriggio in media un treno ogni 3-5 minuti con Blocco FS e Apparato ACE).

Ancora oggi dopo le tante lettere inviate all'azienda la fruizione da parte dei lavoratori della pausa ancora non ha visto un'adeguata organizzazione del lavoro nelle stazioni interessate.

Ricordiamo brevemente in cosa consiste la pausa di cui stiamo parlando e che per comodità definiamo pausa dei 15 minuti.

Iniziamo descrivendola e stabilendo che non deve essere goduta da tutti i lavoratori ma solo ed esclusivamente da parte di quei lavoratori la cui prestazione superi le sei ore consecutive.

La durata di questa pausa è disciplinata dall'articolo 22, p.1.12 del CCNL delle Attività ferroviarie. Il diritto alla pausa scaturisce dall'esigenza di consentire al lavoratore di recuperare le energie, nell'attenuazione del lavoro ripetitivo e monotono ed eventualmente per la consumazione del pasto. Quindi dovrà ovviamente essere fruita consecutivamente proprio per soddisfare l'obietti-



vo per il quale è stata prevista dalla legge. Inoltre, il momento in cui goderla è rimesso al datore di lavoro il quale potrà individuarla in qualsiasi momento della giornata lavorativa e non necessariamente al trascorrere delle 6 ore di lavoro.

La pausa dovrà comunque costituire un intervallo tra due momenti di esecuzione della prestazione lavorativa, per questo non può essere posta all'inizio o alla fine della prestazione.

Fatta questa breve ricostruzione 'teorica' è di particolare importanza capire quale è la situazione nelle località di servizio della Direzione Compartmentale Movimento di Roma relativamente al godimento da parte dei lavoratori.

Un'attenta analisi dei carichi di lavoro, della frequenza dei treni (e del regime di circolazione e della condizione impiantistica delle località di servizio) ha individuato una serie di località di servizio, sempre emendabile, dove di fatto nei turni di mattina e pomeriggio l'agente in servizio risulta impossibilitato a fruire della pausa perché l'impegno legato alla circolazione dei treni non consente di individuare 15 minuti consecutivi nei quali il dipendente risulta libero da impegni lavorativi di qualsiasi natura.

Infatti, escluse le grandi cabine (quando presentate nel rispetto delle persone previste), per le quali la rotazione dei DDMM presenti ne consente la fruizione, le località di servizio di Fiumicino Aeroporto, Ponte Galeria, Cesano, Roma S. Pietro, Settebagni, Monterotondo, DPC di Roma Smistamento/Tiburtina, Fara Sabina (quando viene meno il secondo DM), la Linea Formia e i posto di blocco intermedi denominati PB 68 e PB 66, durante il turno di mattina e pomeriggio per le 'piante organiche' (livelli occupazionali) attualmente previste, non possono godere materialmente della pausa, a meno che non si vogliano fermare i treni come indica espressamente la circolare della



Direzione Compartmentale Movimento di Roma del 19/12/2003.

Riteniamo al contrario che i viaggiatori non debbano essere penalizzati dal godimento del periodo di pausa dei ferrovieri, e vada adeguata l'organizzazione del lavoro delle stazioni interessate con opportuni interventi anche sui livelli occupazionali.

Comunque riteniamo indispensabile come richiesto in tutte le let-

tere inviate in questi anni di disciplinare, da parte dell'azienda, con Ordine interno o attraverso un aggiornamento dei Registri delle Disposizioni di Servizio le modalità in concreto per usufruire della pausa.

Peraltro come la stessa azienda già fa per esempio nell'RDS di Roma Termini, per quanto riguarda la pausa prevista per il rischio dei videoterminali (da non confondere con la pausa dei 15 minuti di cui stiamo parlando), dove i Dirigenti Operatori dell'ACC trovano le fasce orarie di godimento delle pause dei videoterminali oppure nel DPC di Roma Smistamento/Tiburtina dove l'RDS del posto, prevede che il DM Licenziatore possa sussidiare il DM del DPC nelle sue funzioni. Oppure la biglietteria di Monterotondo di Trenitalia dove l'operatore chiude la mattina dalle 10 alle 10.15 per il godimento della pausa.

In conclusione riteniamo indispensabile mettere in campo tutte le iniziative più opportune al fine di godere della pausa quale diritto del lavoratore. Questo con l'obiettivo oltre che di affermare di questo diritto, anche per tutelare quanto più possibile i livelli occupazionali delle stazioni sempre più scoperte come vediamo tutti i giorni. Adeguando l'organizzazione del lavoro con personale che sia in grado di sostituire il personale nei 15 minuti di pausa.

