



Or.S.A.  
VENETO  
NEWS

Agosto 2010



tecnoservice



**Tecnoservice** S.A.S.

Assistenza impianti di Cogenerazione - "Gruppi Elettrogeni"

Via Argine Destro, 16 - 30027 San Donà di Piave  
Tel. 0421 1871508 - Fax 0421 640084

Periodico di informazione sindacale a cura dell'Or.S.A. Ferrovie di Venezia



**S.P.D.**   
Servizi Prevenzione Dentale

**Finalmente la soluzione vantaggiosa  
per la tua salute dentale**

Ambulatorio Odontoiatrico (6° piano dell'edificio):  
Via della Montagnola, 33 - 30170 Mestre (VE) Tel. 041 5442957



## Agosto 2010

*In questo numero:*

### **Or.S.A. Trasporti:**

*Chiesto l'incontro al  
Presidente Luca Zaia* **pag. 3**

### **Infrastrutture:**

*Licenziati!* **pag. 4**

### **Appalti:**

*Si, sono "razzista"* **pag. 6**

### **Darliamo con...:**

*Giuseppe Maltese Segretario  
Nazionale S.A.P.S.-OrSA* **pag. 8**

### **Concorrenza:**

*I guadagni degli altri* **pag. 11**

### **Relazioni Industriali:**

*Lezioni estive* **pag. 12**

### **Densionati:**

*Il S.A.Pens.-OrSA  
approda in Europa* **pag. 14**

### **Turismo ferroviario:**

*Linee dismesse:  
le esperienze estere* **pag. 15**

### **La Redazione di Or.S.A. News:**

#### **Direttore Responsabile**

*Alessandro* **TREVISAN**

#### **Comitato di Redazione:**

*Nicola* **SPOLAOR**

*Giovanni* **CIRIGLIANO**

*Flavio* **ZAMPIERI**

*Alfonso* **ALTEZZA**

*Michele* **MASSALIN**

*Fabio* **MASETTO**

*Valter* **CIMAROSTO**

*Alessandro* **GIRARDI**

*Edoardo* **CLEMENTI**

#### **Aspetto grafico e struttura:**

*Luigino* **BOTTARO**

*Silvano* **STROILI**

#### **Hanno Collaborato**

*Ezio* **ORDIGONI** *Trasporti*

*Mario* **LEOTTA** *SAPens*

Per informazioni, suggerimenti, messaggi  
potete contattare la Redazione in :  
Via Ariosto, 5 – 30171 Mestre (VE).

☎ 041/78 4432

✉ [sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)



## **CONTRATTO DI SERVIZIO CON FS E TAGLI AL BILANCIO: CHIESTO UN INCONTRO AL GOVERNATORE DEL VENETO**

*Confermato per settembre un primo contatto con i vertici della Regione*

**Al Presidente  
Luca ZAIA  
Regione del Veneto**



**Illustrissimo Sig. Presidente,**

*L'Or.S.A. – Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base – Trasporti del Veneto, già firmataria il 6.12.2004 del “Protocollo di intesa sul processo di liberalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale”, con la presente è a esprimere la tutta la preoccupazione per i gravi ritardi nella definizione del Contratto di Servizio tra la Regione del Veneto e la Società Trenitalia SpA per i lotti 1 e 2 del trasporto ferroviario nella Regione e per lo slittamento dell'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitan Regionale.*

*La scrivente, ampiamente rappresentata tra i lavoratori delle ferrovie e delle società concesse, da anni è impegnata nel confronto con la Regione, le Ferrovie dello Stato e gli Enti locali per lo sviluppo infrastrutturale del Veneto e ritiene prioritario l'impegno della politica per la definizione di un adeguato standard*

*quali-quantitativo del trasporto pubblico.*

*In tal senso abbiamo visto con favore la sigla del Protocollo d'Intesa tra Regione e FS lo scorso 18 settembre e la successiva deliberazione della Giunta Regionale, il 15 dicembre 2009, sulle linee guida per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale.*

*Lo ritenevamo e lo riteniamo un passaggio importante per implementare e migliorare il trasporto pubblico locale e come Sindacato abbiamo più volte espresso la nostra disponibilità ad affrontare i temi del lavoro e della produttività. Lo dimostrano le intese già sottoscritte con FS che collocano i ferrovieri veneti ai primi posti per efficienza ed efficacia del servizio prestato.*

*I recenti provvedimenti governativi sulla manovra finanziaria sembrano, però, mettere in seria discussione il lavoro sin qui svolto ed impongono una chiara presa di posizione della Regione Veneto sulla fattibilità (che noi ci auguriamo intatta) delle intese sottoscritte.*

*La nostra preoccupazione è, altresì, aggravata dall'aumentare dello squilibrio tra le merci trasportate via camion e quelle che viaggiano via treno, nel Nord Est ed in particolare nel Veneto.*

*Infatti, pur confermando le perplessità espresse a suo tempo sull'ipotesi di Società mista Regione-FS nel trasporto merci via ferro (soprattutto per la dubbia capacità di competere in un mercato tradizionalmente monopolizzato dalle grandi imprese ferroviarie a vocazione transnazionale), stiamo denotando un progressivo abbandono del servizio da parte di Cargo FS con il conseguente aumento del traffico pesante sulle nostre arterie stradali. Siamo convinti che la S.V. e tutta la Giunta da lei retta non disdegni di approfondire il massimo impegno, pur con tutte le ristrettezze di un bilancio ridotto, sui temi che riguardano la salute dei cittadini, le ripercussioni sull'ambiente e sull'equilibrio modale tra i vari vettori di trasporto, ma certo il tempo non lavora a favore di chi ritiene improcrastinabile una inversione di tendenza.*

*Per quanto sopra e con l'intento, dunque, di conoscere quali iniziative intenda intraprendere la nuova Giunta Regionale siamo a chiederLe uno specifico incontro sui temi in questione.*

*Certi della Sua particolare attenzione alle problematiche testé sollevate, restiamo in attesa di cortese riscontro alla presente.*

*Un vivo saluto,*

Il Segretario regionale  
Ezio Ordigoni





**Storia di un provvedimento che Sindacato e Lavoratori ritengono grave ed ingiustificato.**

**Già presentato il ricorso davanti al Giudice del Lavoro.**

**Le OO.SS. attivano le procedure di raffreddamento e bloccano tutte le trattative**

## LICENZIATI !

**I**l dizionario della lingua italiana Sabatini-Colletti, edito da Rizzoli-Larousse, dell'aggettivo "presunto" dice: "Considerato, ritenuto in base a congetture, a supposizioni. Supposto, ipotizzato, creduto". Cioè l'opposto di accertato.

Gira tutto intorno a questa parola il gravissimo provvedimento disciplinare che ha portato al licenziamento di un Capo Tronco Lavori e del suo Capo Tecnico, di stanza a Belluno.

Ma proviamo, con le informazioni in nostro possesso, a ricostruire i fatti che risalgono agli anni 2005/'07:

Tutto parte da un'indagine della Magistratura sulla Ditta LMTrading, responsabile a suo tempo dello smaltimento dei rifiuti ferrosi della Società RFI SpA (Gruppo FS) in quanto aggiudicataria di contratti stipulati a livello nazionale.

L'ipotesi di reato contestata è concorso in appropriazione indebita in quanto risulterebbero smaltite molte tonnellate in più di rotaie e minuteria (parti di scambio ed altro) di quante risultino consegnate alla ditta acquirente (la LMTrading, per l'appunto) con un evidente danno economico per la Società RFI.

L'indagine, partita nel Lazio si è presto estesa a livello nazionale e la Polfer ha iniziato una serie di accertamenti per verificare le procedure attuate nello smaltimento dei rifiuti, individuare i responsabili del presidio al processo di smaltimento e così via. Si scopre, così, che le tonnellate di rifiuti ferrosi smaltite dalla LMTrading sono superiori a quelle risultanti dai FIR (Formulario Identificazione Rifiuti) che erano, e tuttora sono, stilati dai Capi Tronco Lavori o da addetti da loro incaricati (quasi sempre i Capi Tecnici del tronco).

A questo punto è partita anche l'indagine interna

dell'Azienda che appura come sia mancata la verifica in contraddittorio, prima della tara dei camion che prelevavano i rifiuti e poi del lordo al termine dell'operazione di carico.

Di chi la responsabilità di queste mancate verifiche e del relativo danno causato all'Azienda?

La Magistratura sta facendo il suo lavoro che è, tra l'altro, quello di comunicare alle persone indagate che si stanno svolgendo accertamenti sul loro conto, utilizzando lo strumento dell'avviso di garanzia che – va ricordato – è un atto dovuto e non presuppone alcun indizio di colpevolezza.

Dall'altra RFI che ha posto sotto inchiesta oltre 40 colleghi della Manutenzione Infrastrutture in tutt'Italia di cui 4 dipendono dalla Direzione

Territoriale Produzione di Venezia. Due di loro – dopo essere stati sospesi cautelativamente (art.60 CCNL AF) - ai primi di agosto si sono visti recapitare il provvedimento di licenziamento senza preavviso con data retroattiva dal primo giorno di sospensione cautelare. Mentre andiamo in stampa vi è la fondata preoccupazione che la stessa sorte toccherà anche agli altri due colleghi indagati.

Torniamo alle responsabilità: per arrivare ad un licenziamento senza preavviso devono sussistere prove ed indizi tali da collocare la mancanza ascritta a dolo, ad una deliberata trasgressione di leggi o ad una sentenza passata in giudicato per reati di carattere penale (art.59 CCNL AF). Tutto ciò nella fattispecie non sembra nemmeno lontanamente ipotizzabile in quanto:

- a) il fascicolo istruito dalla Magistratura non ha ancora portato ad alcun rinvio a giudizio, altro che sentenza in giudicato!;
- b) per trasgredire (deliberatamente) ad una Legge od anche ad una circolare aziendale, bisogna





che le disposizioni date siano chiare e stringenti e che si dimostri il dolo comportamentale.

La normativa in vigore allora – la RFI/DMA/PF/IFS/002/B del 2002, revisionata nel 2005 e scaduta il 21.10.2009 – non prevedeva le pesature in contraddittorio di tara e lordo. Addirittura si faceva riferimento alla possibilità di verificare il peso a destino (che è bene ricordarlo poteva essere anche a centinaia di chilometri dal luogo di asporto), fatto salvo l'obbligo di *"...indicare il peso, almeno presunto (ma comunque verosimile) del rifiuto"*.

Eccolo l'aggettivo "incriminato", poi scomparso dalla successiva delibera del 2009 che – lei SI – impone l'obbligo di ottemperare a: *"... precise indicazioni sull'accertamento del peso effettivo"*!

Inoltre, nessuna disposizione in proposito ci risulta emanata dalla Direzione Compartimentale di allora che pure avrebbe dovuto – così come previsto sempre dalla procedura 002/B – *"fornire opportune disposizioni operative per la disciplina degli aspetti operativi del contratto"*. Egualmente, manca del tutto una qualsiasi indicazione sulla verifica in contraddittorio anche nel materiale didattico consegnato durante gli eventi formativi ai quali sono stati sottoposti i Quadri ed i Capi Tecnici deputati a questa attività.

E se anche – come si dice – nei contratti centrali per la vendita di materiali ferrosi fuori uso fosse riportata la necessità di una pesatura in contraddittorio, va segnalato che i colleghi Capi Tronco/Capi Zona affermano di non averne mai ricevuto copia. Premesso che gli crediamo, basterebbe una semplice verifica sulla firma di presa visione per dimostrare, eventualmente, il contrario.

Tutto questo cozza, fragorosamente, con quanto affermato dall'Impresa in sede di contestazione disciplinare nella quale, invece, si fa esplicito riferimento alle disposizioni allora vigenti ed agli argomenti trattati durante l'intervento formativo per affermare *"in maniera inequivocabile"* (!?) la necessità di procedere alla determinazione del peso netto e del lordo tramite rilevazione in contraddittorio. Delle due l'una: o chi ha svolto le indagini interne all'Azienda ha confuso la procedura 004/A del 2009 con la 002/B del 2002 (ed allora a formazione sarebbe opportuno inviare costoro), oppure siamo in presenza di un pericolosissimo ed inaccettabile scarica-barile delle responsabilità verso il basso e, così fosse, non se ne capiscono francamente le ragioni ed i fini. È un po' come se dei Generali in

guerra pianificassero le operazioni belliche, impartissero gli ordini ai Colonnelli e poi, verificata sul campo una disastrosa ritirata, condannassero i loro sottoposti per alto tradimento.

Nel gioco del calcio esistono 17 precise regole, ma la più importante è quella non scritta che si chiama "buon senso". Ad ogni direttore di gara, dai pulcini alla Champion League, si raccomanda di interpretare le regole sempre in funzione del contesto in cui si opera. Diversamente, una pedissequa applicazione di quanto prevede il regolamento porterebbe ad almeno 20 calci di rigore in una sola gara o all'espulsione di una decina di giocatori con il fondato rischio di non arrivare al termine della partita.

La ferrovia non è poi così diversa: i regolamenti e le procedure esistono, spetta a chi sta operativamente sul campo contestualizzarle in funzione delle risorse disponibili (che gli vengono messe a disposizione dalla Dirigenza) e dell'obbligo, prioritario, di garantire la massima sicurezza e puntualità possibili alla circolazione dei treni. In base a questo assioma ed al rapporto Dirigenza-Quadri-Maestranze si è creata, negli anni, quella mentalità di squadra che vale nel calcio come in ferrovia ed in particolare nel Movimento e nella Manutenzione di RFI, i due settori dove maggiore dev'essere l'attenzione verso un servizio sicuro ed efficiente.

Tutto questo sembra oggi spazzato via da queste iniziative che come Sindacato non riteniamo solo intempestive (ognuno è innocente fino a prova contraria e, nello specifico, siamo ben lontani da qualsiasi prova di coinvolgimento in disegni criminosi), ma profondamente sbagliate perché danno la sensazione di una presa di distanza del Management dai propri responsabili operativi proprio oggi che, causa i continui terremoti organizzativi e le ristrutturazioni senza fine (vedasi la telenovela su struttura ed articolazione delle DTP, dei COER e dei neonati PO...), vi sarebbe il bisogno di una massima e costruttiva coesione.

Noi ci auguriamo che il Giudice del lavoro, al quale i colleghi si sono immediatamente rivolti per impugnare i licenziamenti con il sostegno ed il patrocinio del Sindacato, e la Magistratura dimostrino nel più breve tempo possibile la totale estraneità dei ferrovieri dai fatti contestati, estraneità sulla quale il Sindacato tutto ed i Quadri della DTP non nutrono alcun dubbio.

Allora, forse, a qualche "Generale" verrà chiesto conto degli ordini impartiti..... ■



Lettera (immaginaria) su un fatto realmente accaduto

## SI, SONO “RAZZISTA”

Mio figlio è un bravo ragazzo, diplomato in Ragioneria (è vero ce l'hanno in tanti sto'diploma) con 80/100, ma il lavoro non c'è. Io da oltre 10 anni sono impiegato nel settore degli appalti ferroviari – certo non il massimo della vita, ma la mia terza media non mi offriva molto di più - e sapendo che cercavano personale ho pensato bene di inviare il curriculum del figliolo alla mia nuova Ditta (subentrata, non si sa come ne per quanto, alla precedente che nel frattempo era subentrata alla precedente e..... così v'è negli appalti ormai da quasi un decennio).

L'ho fatto stimolato anche dai colleghi e dal mio sindacalista che mi raccontava come le precedenti Imprese tenevano in buona considerazione i figli dei dipendenti.

È passato del tempo e, nonostante le mie insistenti richieste in Segreteria, di assunzioni nemmeno l'ombra; poi una mattina incontro un ragazzino di colore (di dipendenti extracomunitari ne abbiamo molti), vestito con pantaloni e maglia della mia Ditta che si guarda intorno smarrito. Gli chiedo: “Ciao, chi sei?” Lui borbotta in un incomprensibile linguaggio e nel mentre arriva Rafael, un robusto nigeriano che lavora da noi da circa 2 anni: “Franco, questo è Youngù mio figlio. Lo hanno assunto per 3 mesi e io l'ho fatto arrivare di corsa da Lagos!”.

Per un momento ho sentito una lama entrarmi nello stomaco: ma come? Io lavoro qui da un decennio, senza nessun problema o provvedimento disciplinare e mio figlio non lo prendono nemmeno per l'estate, mentre Rafael lo fa venire per 3 mesi addirittura dall'Africa e sta m.... di Ditta lo assume subito!



Corro da Marcello, il mio rappresentante sindacale d'Impianto e lo aggredisco: “ma che c.... fa il Sindacato? Si assumono stranieri che nemmeno sanno parlare l'italiano ed i nostri figli marciscono a casa. È una vergogna della quale il Sindacato è complice!”. Marcello mi ascolta paziente e poi sbotta: “Ehi Franco, ma lo sai che noi le assunzioni le chiediamo da almeno un anno, che abbiamo scioperato più volte e che di curriculum di ragazzi ne hanno a decine. Poi però decidono di assumere extracomunitari perché sono più gestibili, dicono in Azienda”.

Certo che sono più gestibili: lavorano 10-12 ore al giorno se glielo chiedi, per 10 giorni consecutivi e senza orario, turno, diritti.

Allora mi sono detto: ebbene SI, sono” razzista”! Qui non c'entra nulla il colore della pelle e nemmeno la nazionalità. Io sono contro tutte quelle “razze” di

lavoratori, italiani o non, che vengono assunti per merito delle nostre lotte e poi, dall'interno, lavorano per smontarle quelle conquiste e quei diritti. È il prevalere degli interessi particolari che non sopporto perché fanno venir meno un principio collettivo insopprimibile: il rispetto per il ruolo di ogni lavoratore, per i diritti previsti dal Contratto che vanno garantiti e difesi al pari dell'obbligo di adempiere ai propri doveri. Invece, questa strisciante e voluta deregulation si trasforma in una guerra tra poveri, perché poveri in fondo lo siamo anche noi che veniamo sballottati da un'Impresa all'altra e chiunque viene peggiora le nostre condizioni, nega gli aumenti contrattuali, distrugge lentamente il nostro Contratto.

Mio figlio non doveva essere assunto perché ritenuto non capace o non idoneo a questo lavoro, non certo perché avrebbe forse preteso più rispetto del Contratto di quello che chiederà Youngù. Invece la storia è probabilmente questa ed in verità non so più con chi prendermela. Con il Governo, con il Sindacato, con questa Ditta di sfruttatori?

Al diavolo la liberalizzazione!

Franco

## A FRANCO...

Franco, Rafael e Youngù sono ovviamente nomi di comodo, ma non lo sono nella sostanza i fatti, né tantomeno le considerazioni che a fianco leggete, perché frutto di una sotterranea convinzione che serpeggia in tanti nostri connazionali alle prese con il problema di convivere in un'Azienda con colleghi di altra nazionalità o cultura: in molti casi la non ottemperanza, da parte dei nuovi arrivati, delle regole e dei principi che regolano la nostra vita quotidiana ed il nostro lavoro.

Le difficoltà d'integrazione sono giornalmente all'attenzione della cronaca: dal marito che picchia la moglie perché ritenuta un bene di proprietà sancito dalla sua Legge o dalla sua Religione, a chi uccide la figlia perché vestiva panni occidentali. Paradossi e rarità che non possono essere liquidati come casi limite, perché anche nella loro acclarata eccezionalità nascondono un problema di fondo: il rispetto delle regole, degli usi e dei costumi da parte di chi approda in un mondo sostanzialmente diverso da quello da cui proviene.

Per noi il lavoro è un diritto sancito dalla Costituzione e regolato dalle nostre Leggi, che partono dal concetto di emancipazione del cittadino attraverso il lavoro.

In altre culture il lavoro è già di per se un traguardo, da raggiungere al più presto perché sul tuo salario faranno conto non una, ma più famiglie. È il caso di tanti immigrati che vivono stipati in appartamenti e che puntano unicamente al massimo risparmio, in primis per mantenere i loro cari nei Paesi d'origine e poi per prepararsi ad un rientro a casa da pensionato "d'oro" rispetto ai livelli medi di reddito.



Ecco molte delle ragioni alla base del diverso approccio del lavoratore straniero al lavoro ed ai suoi diritti, visti come un paradossale ostacolo al suo "arricchimento", alla faccia di normative e di livelli di sicurezza.

Come fare per far comprendere la gravità di questi atteggiamenti ai nuovi migranti? Non come gli americani di fine '800 che ad Ellis Island confinavano gli emigranti italiani, li visitavano e si informavano di quale fede politica erano portatori con il fine, palese, di comprenderne le capacità di adattamento alla loro cultura e tradizione, ma certo un modello di accoglienza va trovato e deve innanzitutto partire dall'omogeneizzazione dei comportamenti, dalla piena conoscenza delle norme e degli accordi che regolano il rapporto di lavoro. Solo così si crea la coscienza dell'integrazione che deve essere un valore per chi accoglie e per chi viene accolto.

Ed a proposito di Contratto e di Accordi, è forse giunto il momento che anche nel settore degli appalti prevalga la logica dei criteri, delle selezioni e della massima trasparenza nelle assunzioni così che anche Franco possa almeno comprendere le ragioni perché suo figlio non è stato assunto e Youngù sì. Poi se di Contratto parliamo allora l'orario di lavoro, straordinario compreso, è eguale per tutti, senza scappatoie o turni "per stranieri"..... con il consenso degli "stranieri".

Se di rispetto di Leggi parliamo, non può essere che i nostri compagni di viaggio (cittadini, utenti, lavoratori) ne smantellino le fondamenta perché non conformi ai loro interessi od al loro credo.

Ciò vale per la figlia che veste occidentale, per la moglie picchiata e per il collega che rispetta il suo orario di lavoro e rivendica i suoi diritti.

*Franco,*

*io dico: "Viva la liberalizzazione se viene accompagnata dal ferreo rispetto delle regole, a partire da quelle del nostro Paese"*

**Il Direttore**





## **PARLIAMO CON.... Giuseppe MALTESE** *Segretario Nazionale del Personale di Stazione*

Visto il mese potremmo definirla, più che un'intervista, una chiacchierata davanti allo splendido mare Mediterraneo che bagna la costa a Marina di Modica. Perché Giuseppe Maltese, il Segretario del Sindacato Autonomo Personale di Stazione dell'OrSA è originario proprio della splendida città siciliana, famosa - tra le altre - per la produzione di un ottimo cioccolato.

Anche se poi Beppe (per gli amici) l'italica strada ferrata l'ha percorsa proprio tutta andando a prendersi la qualifica di Assistente di Stazione all'altro estremo del Paese: a Trieste dove, dopo una lunga esperienza come attivista sindacale, ha assunto le cariche di Segretario Regionale CISAL Friuli Venezia Giulia con delega ai Trasporti, Responsabile Regionale della FISAFS, prima e dell'OrSA



poi. Un'esperienza decennale che - come ama dire - gli è servita per capire i tanti problemi del settore con la conoscenza del lavoro visto dalla periferia. Una visione, questa, troppo spesso snobbata dal centro, dove Dirigenti che non hanno mai visto come si fa correre un treno stilano faraonici progetti riorganizzativi, spesso naufragati proprio perché lontani dalla quotidianità del lavoro e dalla delicatezza del processo-treno.

**D. Beppe, a parte il mare ed il cioccolato (che fingiamo di vedere e mangiare mentre stiamo qui al caldo di Roma), le questioni che andremo a dibattere sono molto serie e preoccupanti. Se andiamo ad analizzare come è cambiata la ferrovia dobbiamo dire che le Stazioni sono state le prime e le più "devastate" sotto il profilo riorganizzativo. Migliaia sono i posti di lavoro che la tecnologia ci ha "rubato", ma molti altri sono in grave pericolo, soprattutto nella Manovra e nel settore Commerciale. Non pensi sia giunto il momento, dopo tanto parlare di Equipaggi e di Manutenzione, di porre all'Azienda la questione del "personale di terra", del suo futuro occupazionale e di quale ruolo potrà rivestire nelle ferrovie di domani?**

*R. Questo è vero. Siamo stati i primi a subire la riorganizzazione e le tecnologie, che hanno portato a chiusure d'impianti. Oggi si parla di equipaggi e di manutenzione, perché con l'accordo del 15 Maggio 2010 anche loro sono stati investiti da una forte modifica all'organizzazione del lavoro. Per quanto ci riguarda non stiamo a guardare, sono mesi che lavoriamo per raggiungere degli accordi con RFI e Trenitalia per tutti i settori. Il 22 giugno abbiamo dovuto prendere atto dell'impossibilità di confrontarci con un Gruppo FS sfuggente ed assolutamente indisponente a qualsiasi seria disamina delle questioni. Il tutto si è dunque concluso con una rottura delle relazioni industriali, figlia proprio delle continue violazioni contrattuali. Quindi la questione del personale di terra resta aperta e gli scenari futuri - senza dubbio incerti e preoccupanti - meritano una discussione seria e approfondita. Probabilmente necessitano anche di una controparte altrettanto seria e disposta al confronto che oggi francamente non vedo...*

**D. Il Sindacato che Tu guidi da ormai 8 anni associa tanti profili: dal Capo Stazione all'Operatore della Circolazione, al Manovratore, allo Specialista Tecnico Commerciale. Guarda caso tutte professionalità che stanno subendo una evoluzione per così dire "spintanea", nel senso che l'Azienda sui territori modifica declaratorie (leggi polifunzionalità), istituisce nuovi profili professionali (Traghettonieri, Addetti Partenza Treno), esternalizza.**







**Non ti sembra che il Sindacato stia subendo troppo questa progressiva deregulation di norme e di relazioni industriali?**

*R. E' evidente che in questi anni le attività di questi profili sono mutate e si sono evolute. Questo imponeva una profonda rivisitazione dei profili, dei compiti e delle responsabilità. Purtroppo come spesso accade ultimamente, la Società ha preferito sfilarsi dal confronto ed agire unilateralmente e questo ha portato, oltre a tanta confusione, ad una sostanziale deregulation che di certo non ha motivato il personale. Anzi, la mancata comprensione da parte dei lavoratori delle motivazioni e del fine che sostenevano le iniziative aziendali ha provocato disaffezione e sconcerto con le ovvie conseguenze.*

*In ogni caso sono d'accordo con te che il Sindacato sta subendo troppo. Credo, però, che un "colpo di reni" lo potremmo dare non appena si sarà sbloccato il confronto sul CCNL della Mobilità. Superato questo ostacolo (per la verità particolarmente alto....) potremo dar vita alla trattativa di rinnovo del nostro Contratto Aziendale e lì i temi che hai sollevato (profili, declaratorie e competenze) non potranno che essere ai primi posti dell'agenda sindacale.*

**D. Veniamo alle situazioni di crisi. Partiamo da Cargo: perché il piano industriale non parte e perché si continua a spostare la gente verso altre Divisioni, con il risultato – soprattutto al Nord – di rifiutare traffico per mancanza di risorse e di mezzi?**

*R. A mio parere c'è una, neanche tanto nascosta, volontà di dismissione o disimpegno verso la quasi totalità dei servizi svolti da questa Divisione.*

*La Società rifiuta il confronto con il Sindacato senza neanche esaminare le proposte delle OOSS che pure ci sono state, nel frattempo mette in campo le azioni che agevolano le "volontà" nascoste. Questa strisciante dismissione è stata una delle ragioni che hanno portato all'ultimo sciopero nazionale della Categoria, perché a tutti va ricordato che l'8 ed il 9 luglio scorsi non si è scioperato solo per la definizione del Contratto della Mobilità, ma anche per il grave stato di crisi del Gruppo che non riesce nemmeno a far fronte agli impegni assunti sui Premi di Risultato degli ultimi tre anni. A settembre non si potrà non tornare su questi argomenti e non credo certo che la panacea di tutti i mali sia il Fondo di Sostegno, come mi pare sostengano i vertici aziendali. Noi vogliamo un'Impresa che produca traffico non pseudo cassaintegrati...*

**D. C'è poi la questione Manovra: su RFI qualche pseudo-trattativa si è provato ad impostarla, ma i manovratori di Trenitalia vivono nel più totale abbandono, senza capire se la polifunzionalità potrà salvarli dalla perdita del loro lavoro, se vi potrà essere un serio confronto con FS sul futuro di questa attività, magari ponendo anche la questione dell'orario settimanale che – diciamo francamente – già di per se mette fuori mercato i ferrovieri.**

**Si potrà trovare un tavolo dove mettere in fila questi problemi od il futuro sarà una manovra fatta da Cooperative, magari con Contratti al di fuori di quelli propri del settore trasporti?**

*R. Sarò sincero: l'approccio dell'Azienda nelle riunioni fatte si è sostanzialmente concentrato sul costo della manovra e sui ricavi che danno chiaramente un delta negativo. La mia impressione è stata che RFI a questa attività non è interessata, al punto di arrivare a disconoscere gli obblighi rispetto alla Legge 188 che, secondo noi, invece permangono.*

*Si stanno, dunque, muovendo per esternalizzare dove possibile e darla in autoproduzione. Parecchio personale sta transitando alla Manutenzione Infrastruttura dagli scali di Bologna, Cervignano e Verona. In Trenitalia nonostante le poche discussioni fatte, penso che lo spazio per un confronto sul futuro di questa attività e dei suoi lavoratori sia non solo possibile, ma auspicabile ed urgente.*

*Sull'orario di lavoro, come sulla polifunzionalità di cui abbiamo accennato prima, va fatta infine chiarezza: il Sindacato ed in primis il SAPS OrSA (che, voglio ricordarlo, ha al suo attivo convegni e dibattiti proprio su questi temi) non si sono mai tirati indietro da un confronto costruttivo e mirato al mantenimento di queste attività nel core-business del Gruppo. Forse sono altri che usano il pretesto dell'orario e dei costi per svendere il servizio. ►*





► *Alla fine, come in un circolo vizioso, si torna al punto di partenza: senza un rinnovo contrattuale complessivo e serio – magari a valle di quelle Clausole Sociali che chiediamo da 10 anni – queste questioni restano al palo mentre la concorrenza avanza e, come ben si sa, senza regole sul lavoro uno che costa meno di te per fare lo stesso servizio lo trovi sempre.....*

**D. Visto che non Ti fai mancare i problemi, passiamo alla Commerciale: nel pacchetto di allegati all'accordo del 15 maggio (quello che noi non abbiamo firmato) sulla Vendita e Assistenza è testualmente riportato: “Proseguiranno gli incontri finalizzati alla riorganizzazione del settore con riferimento alle esigenze di maggiore produttività e di gestione del turn-over”. Beh, una bella presa in giro per i Sindacati che l'hanno firmato, perché di accordi nemmeno l'ombra, ma la riorganizzazione è partita eccome! Basti vedere la Passeggeri come si è divisa nei servizi di Base, di Mercato e nei Club Eurostar con tanto di Dirigenti e di spaccettamento del personale. A Filt-Fit-Uilt-Fast e Ugl un bel “4” in relazioni industriali, ma noi che facciamo?**



*R . Su questo settore bene hai fatto a ricordare che le altre OOSS avevano firmato, il 15 maggio 2009, un fumoso accordo sulle assunzioni che, tra l'altro e senza polemica, secondo noi non poggiavano su alcuna reale organizzazione del lavoro. Dico questo perché i casi possono essere solo due:*

*- si confermano gli accordi in essere ed allora di quelle assunzioni abbiamo bisogno da almeno 5 anni e dovevano essere subito ottenute. Lo si sapeva il 15 maggio dello scorso anno e lo si sa ora. Infatti, la situazione si aggrava ogni giorno di più come dimostrano le tante iniziative regionali di sciopero e di lotta per garantire un servizio decente alla clientela (tra l'altro l'ultima riuscitissima iniziativa l'avete fatta proprio voi in Veneto);*

*- si impongono nuovi parametri di produzione e produttività (da concordare, non certo quelli genericamente presentati “via slide” oltre un anno fa) ed allora c'è bisogno di confrontarci, di avere un piano industriale per il settore, di capire cosa vuole l'Impresa dalla Commerciale. E qui ci metto anche l'Assistenza che di certo non naviga in acque migliori.*

*Nulla di tutto ciò è avvenuto ed infatti le assunzioni non sono arrivate e le modifiche organizzative proseguono unilateralmente ed ininterrottamente, magari - come sento dire dal territorio – partendo dai presupposti delle slide di un anno fa che nessuno, nemmeno le altre OO.SS., hanno mai avallato o condiviso.*

*I territori, come detto, sono sul piede di guerra, ma i risultati scarseggiano. Credo che la Società stia puntando sui desk - informazione per contrastare la concorrenza e stia abbandonando lentamente la vendita diretta essendo cresciute e di molto le self-service e l'acquisto via internet.*

*Nelle poche opportunità avute come Sindacato abbiamo espresso le nostre posizioni, ormai note, di forte dissenso su questa impostazione, ma dire che riusciremo a far cambiare rotta alla Società è difficile. Noi ci proviamo.*

Ringraziando Giuseppe per la disponibilità a rispondere a domande francamente complesse in una ferrovia che muta molto più velocemente delle regole che dovrebbero sostenere e governare il cambiamento (anzi, è più corretto dire che muta volutamente senza regole), ribadiamo la nostra ferma convinzione che il problema del personale di terra sia la madre di tutte le questioni occupazionali che investono oggi le ferrovie italiane.

È, infatti, a rischio una filiera intera di attività perché se ha ragione Montezemolo o Arena (vedi articolo a pag.11) i biglietti basterà farli in treno, i call center possiamo pure averli in Albania, la manovra la diamo a qualche Cooperativa di extracomunitari e le attività amministrative le trasferiamo in India.

Gratuito catastrofismo? Se il Sindacato tutto non farà sino in fondo il suo ruolo qualcuno, tra non molti anni, potrebbe dire che queste righe non erano catastrofismo, ma una semplice profezia.....avverata. ■





## I guadagni degli altri

“Chi investe su un mercato che non c'è o è un profeta o è un pazzo” amava dire un grande economista del Regno Unito.

Preso per ragionevolmente buona la citazione, a noi sembra che l'italico Paese brulichino di pazzi, interni e d'importazione.

Infatti, mentre l'Amministratore Delegato del Gruppo FS continua a dire che il mercato ferroviario – salvata l'Alta Velocità – è un deserto sul quale, come Impresa, ci si può rimettere le penne (perché lo Stato non paga il servizio universale, per le bassissime tariffe nel trasporto pubblico locale, per i costi del trasporto merci su rotaia senza incentivi statali etc., etc., etc.) sui binari si sono gettati in tanti e non solo il Montezemolo di turno.

Oggi gli Intercity (o interregionali) che noi non facciamo praticamente più fanno gola ad ArenaWays che pensa (povera lei!) di guadagnarci senza bisogno di sussidi pubblici. Il traffico internazionale sul Brennero, che Trenitalia ha sdegnosamente rifiutato perché antieconomico, lo fanno le ferrovie lombarde assieme ed Austriaci e Tedeschi con prospettive di ampliamento dell'offerta e di maggior penetrazione sul territorio italiano: che babbei! Chissà quanti soldi ci rimetteranno!

Sul merci, che secondo Trenitalia al sud non ha alcun futuro, c'è invece qualcuno che si appresta a partire da Nola ed arrivare sul Mare del Nord trasportando, per l'appunto, merci via container.

L'abbiamo detto che siamo un Paese di matti..... ■



## Concorrenza a Fs con i Wc in wengé

**TRASPORTI** Da settembre tra Torino e Milano i pendolari potranno scegliere i vagoni di Arenaways.

**A**ncora devono partire, ma su YouTube impazzano i filmati delle «fuori-serie dei pendolari». Sono i treni di Arenaways (foto), azienda di Alessandria che da settembre farà concorrenza a Trenitalia sulla Torino-Milano. Fondata nel 2007 da Giuseppe Arena, l'amministratore delegato, l'azienda debutterà il 6 settembre con due treni e 10 corse giornaliere, collegando Porta Susa a Porta Garibaldi, in poco più di un'ora e mezzo e toccando Santhià, Vercelli, Novara. «Una valida alternativa tra il carro buoi e l'alta velocità. Su cui si sale senza code. Il biglietto si fa a bordo» spiega Arena, da 20 anni nel trasporto ferroviario.

Il progetto verrà completato nel 2011, con fermate anche a Pavia, Alessandria e Asti. «Calibrati sulle esigenze della gente che si sposta per lavoro», gli Arenaways, destinati a diventare nove entro un anno, con 16 corse al giorno, sono dotati di wifi, prese per cellulari e pc, schermi lcd come sui voli e poltrone ergonomiche. «Un ufficio viaggiante. Con toilette in wengé, degne di una camera d'albergo». Progettati dalla Blue Engineering di Rivoli, costruiti in Italia e assemblati in Romania, i treni giallo-rossi sono il frutto di 50 milioni di euro di investimento e dovrebbero portare a fine 2011 un milione di passeggeri. A sostenere il primo concorrente privato di Trenitalia, 12 imprenditori tra Piemonte e Lombardia, supportati dal Credito bergamasco.

Sabina Prestipino

da «Panorama Economy» 28/07/2010

## IL BILANCIO

### Merci, crescita di Sbb Cargo sul mercato italiano

ANTONIO O. CIAMPI

**MILANO.** Sbb Cargo Italia continua a guardare con interesse al porto di Genova. Ma, appunto, per ora si limita a guardare. «Non spetta agli operatori - spiega l'ad Marco Terranova - ma alla politica creare e stabilire regole certe. Solo così possiamo investire. Servono certezze sull'operatività, le manovre, condizioni uguali per tutti». Ieri, all'assemblea di Milano, Sbb Cargo ha illustrato il bilancio 2009. Contenute le perdite, ripresa prevista nel 2010. La crisi ha causato un calo del 7 per cento rispetto al 2008, per un totale di 11,6 milioni di tonnellate al chilometro nette. Tuttavia Sbb Cargo Italia, nel 2009, ha registrato un incremento delle prestazioni di trasporto, passate da 914 a 1,1 milioni di tonnellate al chilometro (+24 per cento rispetto al 2008). Sbb Cargo ha ammortizzato in parte le ripercussioni sul risultato aziendale, grazie a un incremento di produttività e a un adattamento dei sistemi di produzione alle fluttuazioni del mercato. Misure che hanno generato un'efficacia finanziaria di 81 milioni di euro, anche se il 2009 ha comunque registrato una perdita pari a 44,1 milioni di euro a fronte dei 21,1 milioni di euro del 2008. Il ricavo da traffico è calato del 12,3 per cento, passando a 646,2 milioni di euro, mentre i proventi di trasporto hanno registrato un calo del 9 per cento nel traffico nazionale svizzero e del 15 per cento su quello internazionale.

da «Il Secolo XIX» 21/05/2010





Il clima che si respira nel Gruppo FS lo si deduce anche dalle lotte in periferia

## LEZIONI ESTIVE

**A**lla fine lo sciopero lo hanno fatto, massicciamente, “solo” i colleghi delle Biglietterie di Venezia, Mestre, Padova. Rovigo, Treviso, Conegliano e Portogruaro.

Si, perché nella nostra realtà erano tre le iniziative di sciopero che tutto il fronte sindacale aveva programmato nel mese di luglio: le Biglietterie del Regionale, il Personale della Manutenzione di RFI e la Vendita della Passeggeri.

Si trattava di iniziative simili nei casi della Vendita di Trasporto Regionale e Passeggeri N/I (carenze di personale, economie estive), diverse per la Direzione Territoriale Produzione (unilaterale applicazione di turni di presenziamento e stallo nel confronto sulla microstruttura), ma a ben vedere

– però – un minimo denominatore comune esisteva ed era il mancato rispetto degli accordi sottoscritti, degli organici comunemente definiti per ciascun Impianto, dell’unilaterale modifica ai turni.

Come si vede, la questione ruota sempre intorno alle relazioni industriali ed al loro continuo sfilacciamento che costringe il Sindacato a rincorrere la Società, incalzarla sugli atti unilaterali, mettendo sul piatto il rispetto delle regole, degli accordi liberamente sottoscritti tra le parti, degli strumenti contrattuali per fronteggiare situazioni di particolare criticità.

Ed in situazione critica erano le biglietterie della Vendita Regionale: abbiamo potuto verificare un meno 25-30% di risorse rispetto alle necessità di presenziamento degli impianti, con una prospettiva di salita al 50% durante la turnificazione estiva delle ferie.

Altrettanto problematici erano i turni in seconda alla IS di Mestre e Padova che si spalmano su buona parte del periodo estivo. In quest’ultimo caso, poi, si

*Le azioni di sciopero proclamate avevano un unico comun denominatore: il mancato rispetto degli accordi sottoscritti*

aggiungeva l’unilaterale decisione dalla Direzione Produzione che aveva approntato i turni il venerdì perché entrassero in vigore il lunedì successivo.

Qui il Sindacato ha mostrato tutta la sua determinazione e compattezza costringendo RFI e Trenitalia all’immediata apertura dei tavoli di trattativa imponendo il ripristino delle regole, la

garanzia che gli accordi fossero verificabili ed esigibili, l’applicazione degli strumenti contrattuali previsti per garantire il diritto alle ferie ed ai riposi senza sguarnire gli Impianti.

E’ così arrivata l’intesa con la Direzione Trasporto Regionale sul reperimento di 8 nuove risorse per le biglietterie e sull’applicazione della flessibilità d’orario (a 39 ore settimanali) dal 19 luglio all’8 settembre.

Su questo accordo qualche lavoratore ci ha chiesto lumi sulla possibile “volontarietà” del singolo ad aderire, o meno, alla flessibilità d’orario. Ribadiamo e ripetiamo – anche per eventualità future – che la

flessibilità significa, di fatto, lo spostamento di circa un Rc al mese (3 nei 2 mesi) con il pagamento di un corrispettivo pari a € 22 alla settimana (176 Euro nelle 8 settimane) e la garanzia del recupero delle maggiori prestazioni rese a fine estate. L’opzione, in caso di impossibilità a sfogare i riposi spostati, è quella del pagamento come straordinario.

Quando, su tale argomento, interviene l’accordo sindacale questo si applica a tutti i lavoratori del settore come previsto dall’art.22 del CCNL.

Di flessibilità si è parlato anche nel caso del presenziamento di personale IS a Mestre e Padova. Abbiamo costretto la DTP a fare marcia indietro sul turno mattina - pomeriggio ed abbiamo concordato un’articolazione d’orario che permette il pagamento della seconda fascia di flessibilità per tutto il





periodo interessato dalla presenza in servizio dei manutentori IS dalle 7 alle 20. A questo si aggiunge l'impegno (sinora mai formalizzato) della Direzione ad uno specifico incontro, a settembre, per una verifica dell'accordo sulla microstruttura.

Di tutt'altro tenore, purtroppo, l'esito del confronto con Passeggeri N/I sulle biglietterie di Venezia – Mestre – Padova – Treviso – Rovigo – Portogruaro e Conegliano. Già in prima battuta l'Impresa aveva chiuso le porte a qualsiasi provvedimento per affrontare il periodo estivo, convinta com'era che bastava "spremere" il lavoratore chiamandolo in servizio nei giorni di riposo, lavorando – nei fatti – alla progressiva chiusura di sportelli (e forse poi di impianti?) motivati con il decrescere degli incassi.

Fortunatamente, anche in questo caso, il Sindacato ha fatto fronte comune con i lavoratori, ha rotto le trattative e ha dichiarato lo sciopero. Risultato? Biglietterie chiuse ed adesione superiore al 90%.

Mentre andiamo in stampa la vertenza è ancora in piedi; agosto è stato contrassegnato dall'astensione al rientro in servizio in giornata di riposo, mentre per settembre è prevista una nuova giornata di lotta.

Vedremo se l'Impresa sarà in grado di mettere sul tavolo iniziative adeguate e soprattutto quegli apporti di personale che consentano di scongiurare le chilometriche code d'agosto che si sono purtroppo viste a Venezia S.L., come a Treviso e Rovigo, con tanto di articoli sui giornali!

Nel frattempo possiamo trarre alcune considerazioni, in primis porci la domanda su che cosa ci insegnano o cosa ci indicano queste tre vicende conclusesi – come detto – con esiti opposti.

A nostro parere non vi è dubbio che questa Impresa sembra sempre più spezzata in due tronconi.

Una parte ancora ritiene, pur con tutte le difficoltà del caso e del Gruppo, che il fattore lavoro sia un elemento imprescindibile nella qualità del servizio da offrire ai suoi clienti (attraverso l'apertura degli sportelli nelle biglietterie in rispetto del Contratto di Servizio sottoscritto con la Regione, oppure nella garanzia di pronto intervento in caso di guasto all'infrastruttura).

Un'altra parte è invece in una masochistica posizione di attesa del mercato che, senza strategia e senza risorse, la travolgerà.

Per il nostro ruolo di Sindacato a tutela del lavoro e del futuro occupazionale in ferrovia, con la prima ci confrontiamo.....l'altra la combattiamo! ■

## Convenzione INPS/Gruppo FS: al via il Fondo FS di sostegno al reddito

È stata apposta lo scorso 25 giugno, dal Presidente dell'INPS, Dott. **Antonio Mastrapasqua**, e dal Direttore Centrale Risorse Umane Dott. **Domenico Braccialarghe** in rappresentanza di Ferrovie dello Stato SpA, la firma alla convenzione per la gestione e l'erogazione delle prestazioni previste a carico del Fondo bilaterale di sostegno al reddito da parte dell'Istituto previdenziale.

Passa, così, alla fase operativa il fondo di sostegno al reddito per il personale del Gruppo FS in linea con i contenuti dell'Accordo 15 maggio 2009 sottoscritto dal Gruppo F.S., da Federtrasporto/Agens e da tutte le Organizzazioni Sindacali stipulanti il contratto collettivo.

A valle della convenzione, l'INPS provvederà ad elaborare le specifiche procedure tecniche che consentiranno l'erogazione sia delle prestazioni straordinarie di accompagnamento a pensione, che di quelle ordinarie di sostegno al reddito.

Tali prestazioni potranno essere concesse dopo che saranno definite apposite intese tra Azienda e Organizzazioni Sindacali con ciò realizzando l'effettiva integrazione nel sistema di ammortizzatori sociali delle Imprese del Gruppo F.S..

Per quanto riguarda i tempi di attivazione del fondo e di definizione degli accordi tutto è legato alle future trattative sul piano industriale di FS ed alla definizione delle intese pendenti (riorganizzazione, premi per risultato, assunzioni) che sono state alla base dell'ultima iniziativa di sciopero proclamata lo scorso 9 luglio da tutte le Organizzazioni Sindacali ■





## S.A.PENS.: IL SINDACATO PENSIONATI OrSA APPRODA IN EUROPA



**L'**11 ed il 12 maggio scorsi si è tenuto a Montecatini il Consiglio Nazionale del Sindacato Autonomo Pensionati dell'Or.S.A..

Tra i temi trattati la ratifica della decisione congressuale d'Arzachena (7-8-9 settembre 2009) di far nascere il Coordinamento donne come organismo operativo del Sindacato che proporrà le iniziative più idonee per far emergere le tante problematiche delle donne-pensionate, iniziando dai temi più vicini al sociale.

Per quanto riguarda i rapporti internazionali il Segretario Generale – Giuseppe Torrente – ha con soddisfazione annunciato l'ingresso del SAPens-OrSA nella AGE PLATFORM EUROPE, sancito dall'assemblea annuale del 6 e 7 maggio scorsi svoltasi a Bruxelles.

L'AGE raggruppa ben 153 Organizzazioni in rappresentanza di 27 Paesi e di oltre 28 milioni di pensionati ed è impegnata in un forte programma di sensibilizzazione a livello politico e sociale sui temi

della qualità dei servizi offerti alle persone anziane, sulla lotta agli abusi ed alle discriminazioni. Altro tema prioritario dell'azione AGE è la costruzione di uno sviluppo equo attraverso modelli sociali che puntino ad una maggiore cooperazione e solidarietà tra le generazioni.

In questo senso si sono tenuti incontri con tutti i Gruppi politici presenti nel Parlamento Europeo sollecitando gli Stati Membri alla definizione di un

tetto minimo di pensione che combatta la povertà e l'emarginazione sociale con pari diritti e pari opportunità per tutti i pensionati dell'UE.

La delegazione Italiana dell'AGE ha intrattenuto incontri e colloqui con i Vice Presidenti del Parlamento Europeo – Gianni Pittella e Roberta Angelilli – e con i Parlamentari Toia, Costa, Cofferati e Speroni ai quali è stato chiesto uno specifico impegno affinché rappresentanti italiani siano inseriti nell'Intergruppo Europeo

sulle materie direttamente connesse con le problematiche dei pensionati. ■



Il Segretario Nazionale Giuseppe Torrente ed il Segretario del Veneto Mario Leotta





## Il recupero delle linee ferroviarie dismesse: un'opportunità di sviluppo economico e sociale

**M**olto interesse ha generato il nostro articolo di maggio nel quale parlavamo delle linee ferroviarie dismesse del Nord Est, con un occhio di riguardo alla realtà veneta ed agli storici tracciati ferroviari oggi adibiti a greenways.

Proviamo ad allargare lo sguardo oltre confine per comprendere come, all'estero, la rete ferroviaria – in esercizio o no – è considerata un patrimonio storico, culturale e con una importantissima connotazione ambientalista. Insomma un piccolo tesoro da sfruttare per creare ricchezza e sviluppo economico.

Andiamo in **Spagna** dove un censimento dei primi anni '90 aveva inventariato ben 98 linee ferroviarie non utilizzate ed altri 89 tratti (per lo più raccordi da miniere o industrie) che vantavano una estensione complessiva superiore ai 6.500 km. Partì allora il progetto chiamato **Vias Verdes**, sostenuto e finanziato prima dai Ministeri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente spagnoli, con il concorso delle Compagnie Ferroviarie statali Renfe e Feve e poi dagli Enti Locali che ha portato, negli anni, ad investire oltre 30 milioni di Euro per convertire più di 800 Km di linee ferroviarie in disuso in tracciati verdi.



In **Belgio**, alla fine della seconda guerra mondiale, ben 1.600 km di linee a scartamento normale e la stragrande maggioranza delle linee tranviarie vennero dismesse.

Solo 50 anni dopo i Governi regionali di Fiandre e Vallonia iniziarono l'opera di recupero, acquistando o prendendo in affitto più di 1.000 Km di linee dismesse dalla SNCB, la Compagnia Ferroviaria nazionale, ed adibendole a *chamins du rail*, percorsi dedicati al traffico "lento". Importante, in tal senso è il progetto **RAVeL** (Reseau Autonome des Voies Lentes) avviato nel 1997 dal Governo Vallone.

Oggi il recupero delle linee ferroviarie in percorsi ciclabili o in itinerari storico-culturali supera il 60% di tutte le tratte inutilizzate o abbandonate negli anni '50.



Negli **Stati Uniti**, che ad inizio secolo vantavano oltre 430.000 km di binari, l'abbandono delle linee ferroviarie ha avuto un'impennata ad inizio degli anni '80 dopo il venir meno della Legge che imponeva alle Compagnie ferroviarie di mantenere in servizio anche le linee con pesanti deficit.

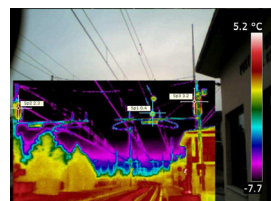
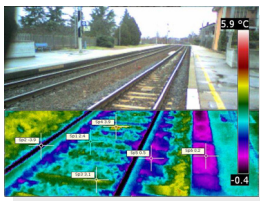
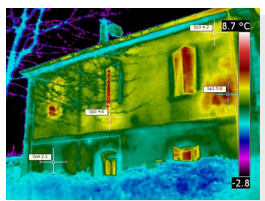
Sono oggi circa 240.000 i Km di ferrovia abbandonati e su questo enorme patrimonio sta investendo dal 1986 il **Rails to Trails Conservancy**, un'organizzazione nazionale nata con il fine di supportare e sostenere i progetti di recupero dei tracciati in itinerari verdi ed in piste ciclabili. Il lavoro paga se oggi, in USA, troviamo una rete di oltre 16.000 Km di greenways ed il percorso rail-trail più lungo al mondo: il **Katy Trail** che in oltre 320 Km attraversa lo Stato del Missouri, seguendo il corso del fiume omonimo, inoltrandosi in spettacolari vallate ed in tanti piccoli villaggi di cow-boy.

Come stiamo in **Italia**? Lo vedremo nel prossimo numero.....





- ✓ Opere Edili e Tecnologiche
- ✓ Consulenza progettuale
- ✓ Termografia Applicata



via Dante Alighieri 35 - Santo Stino di Livenza - VE - Tel. 0421/80276

[www.cattoservizi.it](http://www.cattoservizi.it)

[info@cattoservizi.it](mailto:info@cattoservizi.it)



**Canon**



**Office Tecno Service S.r.l.**



**Via delle Industrie, 2/A  
30020 Marcon VE**