



NOTIZIARIO INTERNO

FAST - CONFSAI

NUMERO 11

8 GIUGNO 2006

IN QUESTO NUMERO

- *Intervento del Segretario Nazionale FAST Ferrovie all'Assemblea Nazionale R.S.U. Ferrovieri*
- *Disastro Ferrovie, è urgente intervenire - Assemblea Nazionale R.S.U. Ferrovieri*

Assemblea Nazionale R.S.U. Ferrovieri 30 maggio 2006

Intervento del Segretario Nazionale FAST Ferrovie Pietro Serbassi

Fa decisamente piacere vedere questa grande, convinta e determinata partecipazione dei responsabili sindacali di base.

Questo conferma che i problemi posti ed incontrati dal sindacato con questo Gruppo Dirigente delle Ferrovie dello Stato sono stati percepiti, con estrema chiarezza e nei luoghi più periferici, dai lavoratori del gruppo FS.

Il management FS ha fatto di tutto e di più, per cercare di dimostrare che esiste uno scollamento fra: i vertici, i rappresentati sindacali di base e i propri associati.

Siamo qui, invece, a dimostrare e denunciare il fallimento di questa politica aziendale.

SI! Proprio l'ennesimo fallimento dopo:

⇒ l'insuccesso delle politiche di strategie aziendali, vedi ad esempio il Progetto di divisionalizzazione o, se ricordate, quello di CARGO SI;

⇒ Il fallimento dei tanto decantati progetti di sviluppo:

- del sistema manutentivo;
- Della Cargo;
- Del marketing.

L'unica operazione nella quale si sono dimostrati bravi è quella dello smantellamento e del degrado del sistema ferroviario, nonché del disamore portato in mezzo ad una categoria da sempre orgogliosa di chiamarsi Ferroviere.

Il tentativo di ripianare il conto economico con esodi più o meno incentivati (senza una minima logica di rilancio) di realtà professionali importanti che hanno determinato buchi e deficienze nel sistema ferroviario (soprattutto in quello manutentivo); il collasso che ne è conseguito ha messo a nudo queste scellerate scelte manageriali!

Siamo estremamente convinti che con questi metodi e che con questo gruppo dirigente, il bilancio sarà sempre in passivo!

È vero che, complice di questo stato di cose, è stata anche la politica dei governi che si sono succeduti.

Dove, a colpi di sempre più nefaste direttive, hanno favorito, indirizzato e condiviso che le ferrovie italiane si avviassero su una politica di liberalizzazione ferroviaria senza eguali in Europa; in assenza di regole certe e di una "clausola sociale" sempre dichiarata, ma mai voluta.

Una politica miope e, consentitemi, idiota che estremizzando i concetti di libera concorrenza espressi dalle direttive Europee in materia di trasporto ferroviario, ha aperto, di fatto, le porte alle imprese straniere.

Dagli altri paesi Europei ci giungono, invece, atti e fatti che vanno nella direzione opposta; a dimostrazione della convinta politica di tutela del proprio patrimonio trasportistico. (chiusura o

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

limitazione delle gare)

Noi siamo coscienti di stare in un mercato globalizzato, anche se molti di noi non l'hanno né voluto né cercato, e ne prendiamo atto; ma è doveroso batterci per tentare di attuare politiche che tutelino i lavoratori altrimenti stritolati da una concorrenza che fa del costo del lavoro l'unica arma.

Non siamo, quindi, a priori contro la liberalizzazione, ma non vogliamo essere neppure gli "imbecilli" che aprono le porte, mentre gli altri Paesi le chiudono, o è meglio dire si tutelano.

Occorre una vera politica dei trasporti.

Le ferrovie devono essere viste come un investimento e un'opportunità per il Paese, un volano positivo ed indispensabile per l'economia.

Un'assenza di politica dei trasporti che non veda ciò e non tuteli la società di bandiera nazionale, come invece hanno fatto e fanno altre nazioni europee (Francia, Germania, ecc.), porrà l'Italia in serie difficoltà.

Siamo stupefatti di continuare a sentire i soliti slogan di rilancio delle Ferrovie con gli inevitabili annunci di faraonici piani di sviluppo, rimasti sempre sulla carta!

Solo lo scorso anno abbiamo assistito a dichiarazioni di ottimismo e di un rilancio possibile, per trovarci a distanza di pochi mesi con un bilancio fallimentare che mette in discussione la stessa sopravvivenza dell'intero gruppo FS.

La drammatica situazione economica oggi è evidente perché questo Management non ha potuto utilizzare "artifici contabili" come attingere al "Fondo di Ristrutturazione Industriale" utilizzato dalla precedente gestione.

Infatti, visto il progressivo ed inarrestabile assottigliamento del patrimonio aziendale, i disavanzi di bilancio diventano, oggi, chiaramente e drammaticamente evidenti!

Il cambio del vertice aziendale, di fatto, si è notato solamente nelle dichiarazioni di "discontinuità" con il passato, ma questo non è andato oltre le dichiarazioni di principio.

Come sindacato avevamo visto di buon grado l'intenzione di voler ricercare tutte quelle sinergie necessarie per lo sviluppo del Gruppo FS!

In diverse occasioni l'Ing Catania ha dichiarato che lo sviluppo delle FS è possibile ma, a distanza di due anni dal suo insediamento, ancora non siamo stati in condizione di conoscere concretamente i suoi piani di sviluppo nonostante le ripetute richieste.

Le due più grandi società del Gruppo FS – RFI e Trenitalia - si sono fra loro distinte su due linee differenti:

- ⇒ RFI – Dove l'Amministratore Delegato ha gestito l'infrastruttura facendo pesare tutta la sua esperienza di "vecchio" ferroviere; riuscendo a normare il sistema anche senza aspettare il necessario adeguamento tecnologico e sgravandosi di quante più incombenze (rogne) possibili.
- ⇒ Trenitalia – dal canto suo troppo spesso è stata rappresentata (sorvegliata?) dalla stessa Holding al tavolo negoziale; ha subito tutte le incombenze e gli aggravii di circolazione con le inevitabili ripercussioni sul conto economico.

Inoltre, e di questo spero di essere smentito quanto prima, sembra che ha seguito di un ricorso fatto da alcune Imprese Ferroviarie, competitor di Trenitalia, il Ministero dei Trasporti ha imposto ad RFI l'abbattimento del costo delle Tracce orarie; sembra però che questo abbattimento non è stato fatto per Trenitalia.

Ripeto, spero che siano solo chiacchiere di corridoio! Altrimenti sarebbe una grave responsabilità della stessa Holding qualunque sia il motivo che ha reso possibile ciò!

Diventa necessario che il nuovo Governo, se veramente intende cambiare rotta e riportare le

*...non
vogliamo essere
gli "imbecilli"
che aprono le
porte, mentre
gli altri Paesi
si tutelano...*

ferrovie al centro dell'economia del Paese, rimuova, rileva, tolga il management che da 8 anni continua a far danni e a essere buono per tutte le stagioni.

Sul fronte delle relazioni sindacali non possiamo non rilevare che, a fronte di un sindacato responsabile e pronto ad assumersi responsabilità, si contrappone una volontà aziendale che raccoglie un importante accordo in merito alla riorganizzazione della manutenzione e poi si ferma dopo una diversa organizzazione delle relazioni industriali.

La nuova riorganizzazione del cosiddetto "RUO" non fa altro che allontanare le RSU dal negoziato; questo avviene in un'azienda dove, da troppo tempo, si cerca di dare un ruolo notarile con informative postume, anziché negoziale col sindacato.

È chiaro che dobbiamo pretendere di ridare forza decisionale alla periferia e quindi alle RSU per un nuovo slancio delle Relazioni Sindacali.

L'incancrenimento di questa situazione ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica la Vertenza Sicurezza!

Quel modo di fare del "così è se vi pare!", ha fatto sì che l'installazione del VACMA diventasse un problema dell'Amministratore Delegato/Presidente del Gruppo FS, semplicisticamente si voleva far passare la problematica come un capriccio dei macchinisti, ma oggi è chiaro che non è così!

Riteniamo che sono stati fatti dei passi avanti, almeno sul piano della consapevolezza che senza la condivisione dei macchinisti, nessuna apparecchiatura può essere installata.

I risultati della commissione possono farci piacere ma, forse, non saranno sufficienti visto che a tutt'oggi vengono disattesi gli impegni presi da questo gruppo Dirigente.

Nei Verbali il Direttore Generale di Gruppo si è impegnato per la separazione del VACMA dall'SCMT e questo Noi lo pretendiamo!!!

Gli impegni vanno rispettati da ambo le parti, invece da troppo tempo questo management "Interpreta" e non applica gli accordi!

Certamente questa è una pessima premessa in vista dell'apertura del rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, sul rinnovo contrattuale peserà, inoltre, come un macigno questo drammatico bilancio.

Infine è bene chiarire che comunque vada il "Sig VACMA" o come si chiamerà non potrà sostituire il secondo agente di macchina!

Siamo convinti che non esistono - ad oggi - tecnologie adeguate per far sì che, mantenendo gli attuali standard di sicurezza, l'equipaggio di condotta sia composto da un solo agente!

Pur confermando la nostra disponibilità ad affrontare responsabilmente tutte le problematiche, sicuramente il rilancio di Trenitalia non può passare attraverso ulteriori sacrifici dei lavoratori e tanto meno attraverso un recupero sul personale di Macchina!

Concludo dicendo BASTA!

BASTA con questi vertici aziendali che fanno solo proclami!

BASTA con questi vertici aziendali che mostrano muscoli con atti intimidatori e licenziamenti esemplari anche qui, evidenziamo con forza che oggi, se mai ce ne fosse bisogno ci sono tutte le condizioni, sia politiche che giuridiche, affinché Dante De Angelis venga reintegrato in azienda!

Del resto è caduta anche l'accusa di interruzione di pubblico servizio; pertanto da questo palco, come già fatto in altri luoghi, rivendichiamo che De Angelis venga riassunto!!!

Vi ringrazio per la vostra attenzione

...dobbiamo pretendere di ridare forza decisionale alla periferia e quindi alle RSU per un nuovo slancio delle Relazioni Sindacali.

Assemblea Nazionale R.S.U. Ferrovieri

Roma 30 maggio 2006

Disastro Ferrovie, è urgente intervenire

Il 30 maggio u.s. si è tenuta a Roma presso il “Teatro Italia” l'assemblea nazionale delle RSU, dei ferrovieri di FILT – FIT – UILTRASPORTI – FAST Ferrovie – Orsa e UGL, con lo slogan “Evitare la catastrofe e ricostruire le condizioni di sviluppo”.

Questa iniziativa unitaria si è resa indispensabile per denunciare, all'opinione pubblica e ai lavoratori del gruppo, il profondo stato di crisi in cui versa il gruppo FS.

Una crisi profonda, finanziaria, gestionale e produttiva che impone il Paese ad un'attenta riflessione sulla politica dei trasporti e sul diritto dei cittadini di avere un servizio ferroviario degno di Questo nome.

Il sindacato e le rappresentanze di base sono profondamente consapevoli che questa drammatica situazione finanziaria non possa ricadere, come sempre, sui lavoratori del gruppo FS.

L'assemblea è stata molto partecipata, sia nel numero (il Teatro era pieno in ogni ordine di posti) che negli interventi; è risultato evidente che i lavoratori hanno acquisito una profonda presa di coscienza sulla drammatica situazione e dimostrano una strenua volontà di incidere su questo stato di cose.

La relazione UNITARIA, ampia e dettagliata, di Franco Nasso (FILT/CGIL) ha colto in maniera puntuale i temi al centro del dibattito.

Ha evidenziato che la crisi del gruppo FS non può non impegnare la Politica e le Istituzioni ad una consapevole via d'uscita, visto che è impensabile accettare il progressivo degrado del trasporto ferroviario.

Il sindacato e i lavoratori hanno denunciato per tempo questa profonda crisi industriale e politica e, consapevoli delle proprie responsabilità, hanno da tempo condiviso modifiche Contrattuali ed organizzative per permettere un rilancio industriale del Gruppo FS.

Non possiamo, quindi, accettare qualsiasi tentativo di un ridimensionamento Aziendale con conseguente abbandono di politiche di sviluppo al solo scopo di inseguire un ipotetico pareggio di bilancio.

I ferrovieri hanno dato profonda prova di responsabilità nel superare, in condizioni estremamente difficili, la crisi organizzativa che ci ha colpito nell'ultimo periodo.

Il sindacato ha denunciato, in più occasioni, che questo degrado andava ricercato nei piani di sviluppo, che non si sono mai concretizzati in credibili e funzionali piani industriali e nella quasi totale assenza di una vera politica dei trasporti, da parte dei governi degli ultimi anni.

La mancanza di mezzi, la scarsa manutenzione, un'offerta commerciale inadeguata alla forte domanda di mobilità, il degrado delle pulizie ecc... hanno decretato il fallimento delle scelte aziendali.

I problemi di bilancio sono stati, in parte, risolti con un'imponente opera di dismissione del patrimonio aziendale e una dissennata politica di esodi incentivati che hanno prodotto una fuga di professionalità con le evidenti ripercussioni negative sul servizio.

Settori fondamentali, come la Logistica, sono stati abbandonati a se stessi privati dei mezzi finanziari ed industriali indispensabili per vincere la crescente concorrenza innescata dalla liberalizzazione.

L'aumento della produttività dei lavoratori e la crescente diminuzione degli addetti indica con estrema chiarezza la responsabilità dei vertici Aziendali su una inadeguata politica industriale.

La politica e quindi il governo non può sottrarsi ad una profonda riflessione su questo stato di crisi, si rendono necessarie scelte coraggiose per dare al Paese una moderna politica dei trasporti

*...il governo non
può sottrarsi ad
una profonda
riflessione su
questo stato di
crisi, si rendono
necessarie scelte
coraggiose per
dare al Paese
una moderna
politica dei
trasporti...*

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

**L' AUTONOMIA ... UN
VALORE PER LA TUTELA**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



che ponga, finalmente, le ferrovie al centro del sistema.

La drastica riduzione degli investimenti, operata con l'ultima legge finanziaria, pesa come un macigno sull'ammodernamento della rete e lo sviluppo, soprattutto al sud, del sistema dei trasporti.

Occorre individuare, con estrema chiarezza, le cause e soprattutto le responsabilità manageriali che hanno portato a questo stato di crisi e porvi, in fretta, rimedio.

Le ferrovie sono una risorsa per il Paese, il trasporto su ferro rappresenta un'opportunità che si deve cogliere; il risparmio energetico, i problemi ambientali, la sicurezza e lo sviluppo modale devono sensibilizzare il governo ad attuare una vera politica dei trasporti, da troppo tempo mancata.

Bisogna che la politica governi e non subisca il processo di liberalizzazione imponendo criteri di reciprocità verso le imprese straniere che operano in Italia e introducendo clausole sociali che tutelino il lavoro e favoriscano una concorrenza equilibrata sulle reali capacità d'impresa e non sul costo del lavoro.

Il rilancio dell'Azienda passa anche da un'attenta politica di gestione del personale con un piano straordinario di recupero di professionalità e un adeguato piano d'assunzioni.

Il sindacato sostiene con forza il mantenimento del piano d'investimento sulle attrezzature di sicurezza quali SCMT ed SSC; reputa indispensabile l'eliminazione del sistema VACMA e auspica che il confronto con l'azienda, su questi temi, porti ad una necessaria condivisione del problema sicurezza.

Reputiamo assolutamente inaccettabile che il grande tema della sicurezza venga affrontato, dall'Azienda, attraverso il codice disciplinare con licenziamenti immotivati.

Consideriamo indispensabile la discontinuità nel gruppo FS, per interrompere un ciclo negativo che ha portato l'Azienda sull'orlo del fallimento.