

FILT/CGIL FIT/CISL UILTRASPORTI FAST Ferrovie UGL A.F. ORSA Ferrovie
Segreterie Nazionali

ASSEMBLEA NAZIONALE R.S.U. FERROVIERI

Trasporto Ferroviario: evitare la catastrofe, ricostruire le condizioni di sviluppo

**Il Paese e i lavoratori non devono pagare
il conto del disastro al posto di chi lo ha prodotto**



**30 Maggio 2006
Teatro Italia
Roma • Via Bari, 18**

Abbiamo convocato questa nostra assemblea perché vogliamo dire ai ferrovieri e a chi ci deve ascoltare nell'azienda, nel Governo e nelle diverse Istituzioni del Paese, che non siamo disponibili ad accettare l'idea che non esiste alternativa al progressivo degrado del trasporto ferroviario.

E siamo qui per riconfermare le proposte del sindacato per il superamento della crisi.

Le cose vanno molto male, i ferrovieri e i viaggiatori ne hanno quotidianamente la misura, vivono le difficoltà nel lavoro e subiscono gli effetti di un servizio offerto inadeguato.

La questione della crisi e dei bilanci aziendali è su tutti i mezzi di informazione da molte settimane.

In questa situazione, intorno al problema e al disastro presente nelle ferrovie, si sviluppano commenti, proposte e molti interessi che suggeriscono ipotesi di soluzione che non sono le nostre, che non rappresentano l'interesse dei lavoratori e del Paese.

Abbiamo scelto come sintesi della nostra assemblea la frase: "evitare la catastrofe e ricostruire le condizioni di sviluppo", aggiungendo che i lavoratori ed il Paese non devono pagare il conto del disastro.

Vogliamo dire che respingiamo qualsiasi tentativo di far quadrare i conti attraverso il ridimensionamento aziendale e l'abbandono delle prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario.

I rischi sono molto elevati: se non si trova la via d'uscita gli effetti negativi si scaricheranno sull'assetto del Gruppo FS, sui livelli produttivi, sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori.

Il sindacato si è battuto per lo sviluppo, per gli investimenti, per la centralità del trasporto ferroviario nel sistema dei trasporti.

I lavoratori hanno messo molto nel processo di risanamento di FS, attraverso i contratti e con gli accordi aziendali.

Abbiamo cambiato in profondità la normativa contrattuale e l'organizzazione del lavoro. Abbiamo fatto la nostra parte, non possiamo accettare che tutto questo venga disperso.

Il 27 gennaio 2005 al Teatro Ambra Jovinelli, l'Assemblea nazionale delle RSU aveva espresso la grande preoccupazione per il degrado nel trasporto ferroviario.

Avevamo identificato gli elementi costitutivi di una crisi che stava portando fuori controllo la situazione in FS.

Già allora era evidente che in assenza di un credibile piano d'impresa e di interventi del Governo le cose non potevano che peggiorare.

La denuncia e la richiesta di cambiamento che il sindacato ha avanzato anche in quell'occasione e che sono state sostenute da iniziative di lotta della categoria non hanno trovato risposta.

È successo di peggio: agli scioperi sono seguiti accordi che contengono precisi impegni, mai rispettati.

Abbiamo aspettato invano che i piani di sviluppo, più volte annunciati dall'Ing. Catania, si trasformassero in credibili piani industriali in grado di proporre una valida strategia d'uscita dalla crisi.

I ferrovieri ed il Paese hanno invece vissuto con il passare del tempo il progressivo degrado della situazione produttiva di Trenitalia.

Gli ultimi mesi del 2005 e l'inizio del 2006 hanno registrato un vero disastro organizzativo e produttivo: il caos nella circolazione, i ritardi, la pessima qualità del servizio, la protesta dei pendolari.

I ferrovieri sono stati costretti a lavorare in condizioni di straordinaria difficoltà, tra la rivolta dei viaggiatori e l'azienda che, per un lungo periodo, non è stata capace di rimettere il sistema sotto controllo.

Si è trattato di un disastro ampiamente annunciato, le cause erano note e non sono state ancora rimosse.

Davanti alla gravità dei disservizi sono state avanzate, da più parti, richieste di rimozione dei responsabili.

Consapevoli dei rischi che stava correndo l'Azienda, abbiamo scelto di chiedere a tutti di mettere al primo posto la ripresa della regolarità del servizio, e ci siamo impegnati in tal senso.

In quella fase, considerata l'estrema gravità della situazione, il sindacato non si è unito ai molti che chiedevano, con buone ragioni, la rimozione dei vertici.

Ci siamo impegnati responsabilmente a sostenere l'uscita da una situazione di crisi produttiva e organizzativa senza precedenti.

I lavoratori hanno colto questa necessità e hanno dato il contributo decisivo.

Il miglioramento di questi ultimi mesi, che ha ridotto l'emergenza, è il risultato dello sforzo straordinario e della professionalità dei ferrovieri, ma rimangono ancora tutti aperti ed aggravati i problemi di carattere strutturale che possono far precipitare le cose in qualsiasi momento.

Le cause della crisi: le scelte sbagliate dei vertici

Il sindacato ha denunciato in molte occasioni le cause del degrado che risiedono nelle scelte messe in atto dai vertici Aziendali e nell'assenza di politica dei trasporti da parte del Governo negli ultimi anni.

Gli attuali vertici di FS hanno agito senza considerare adeguatamente la straordinaria complessità di una grande azienda di trasporto che offre un servizio misurato quotidianamente dai cittadini che utilizzano il treno.

Sono stati proposti modelli organizzativi della produzione e di rapporto con la domanda propri di altri settori produttivi e commerciali, che non sono stati in grado di rispondere alle specificità del trasporto ferroviario.

Si è dato grande spazio alle campagne pubblicitarie, rappresentando una realtà molto distante dall'offerta reale messa a disposizione della clientela.

Sono stati offerti prodotti e servizi basati sul richiamo mediatico, che non hanno incontrato l'esigenza fondamentale della domanda.

Ad una domanda crescente di un servizio adeguato, si è risposto con gli spot pubblicitari e con una qualità largamente insufficiente.

Si sono fatti meno treni per carenza di materiale rotabile e di personale e sono state sbagliate clamorosamente le programmazioni degli orari offerti al pubblico.

La crisi si è rivelata pesantemente come crisi d'offerta, contro una domanda in forte aumento, che non ha trovato e non sembra destinata a trovare soddisfazione.

A questa domanda in crescita FS e Trenitalia non sono stati in grado di offrire le risposte fondamentali:

- non hanno garantito un numero sufficiente di treni e di posti offerti, in particolare nel trasporto che riguarda le grandi aree metropolitane;
- non hanno garantito il rispetto degli orari esposti al pubblico e la regolarità del servizio;
- non hanno garantito un'accettabile qualità del materiale circolante, per comfort e pulizia.

L'incapacità dimostrata di colmare la distanza tra domanda espressa e potenziale, e l'offerta, evidenzia il fallimento delle scelte aziendali.

Ma la grande dimensione della domanda non soddisfatta rappresenta anche un'opportunità intorno alla quale bisogna ricostruire.

Sulle difficoltà di FS hanno agito in modo molto negativo le azioni del Governo, ma i vertici aziendali hanno dato un contributo decisivo al disastro:

- Nonostante impegni e annunci pubblici, non sono stati mai predisposti i piani industriali riguardanti le società e le strutture operative del Gruppo;
- L'incapacità di mettere sotto controllo il ciclo della manutenzione ha agito pesantemente sulla possibilità di assicurare un servizio regolare.
- I tentativi di rispondere con le esternalizzazioni di attività hanno realizzato una grave dispersione di risorse e di professionalità e un aggravio dei costi;
- Per troppo tempo è stato trascurato il problema delle pulizie che ha peggiorato moltissimo il livello qualitativo dell'offerta;
- Le dissennate politiche di riduzione incentivata del personale hanno prodotto carenze consistenti in aree professionali determinanti per garantire il servizio (in particolare per il PdM e il PdB);
- Settori fondamentali per l'azienda sono stati lasciati marcire nella crisi, come è successo per il trasporto merci, che non è stato in grado di darsi una minima organizzazione per superare il dissesto produttivo e l'enorme deficit di bilancio e per resistere alla concorrenza nata dalla liberalizzazione;
- La crisi finanziaria ed i problemi di bilancio aperti da tempo sono stati tenuti nascosti e si è tentato di farvi fronte con dismissioni di patrimonio aziendale, realizzate in condizioni di emergenza, che sono stati un ottimo affare solo per i compratori;
- L'azienda non è stata difesa, mentre, sotto l'aggravarsi della crisi, l'ultima legge Finanziaria ha tagliato quasi completamente le risorse per gli investimenti e i trasferimenti in conto esercizio.

- Nello stesso modo non si è mai rivendicata una politica tariffaria equilibrata in grado di ridurre il deficit (forse con la qualità che si è in grado di offrire la proposta è sembrata impresentabile).

Gli sprechi e il loro pesante contributo alla crisi

Dai primi dati diffusi relativi al bilancio 2005 e al previsionale per il 2006 emerge, tra gli elementi negativi, anche un elevato incremento dei costi operativi.

Questo dato, considerato che il costo unitario del lavoro è rimasto dentro i limiti del normale adeguamento contrattuale e che i dipendenti sono ancora diminuiti, indica con chiarezza precise responsabilità aziendali.

L'illusoria ricerca della precarizzazione del lavoro e l'esternalizzazione di attività hanno agito negativamente sulla produzione e sui bilanci aziendali.

Le esternalizzazioni, che non si sono arrestate neanche dopo gli accordi sottoscritti e gli impegni che i vertici di Trenitalia hanno assunto in più occasioni, si sono rivelate una scelta sbagliata sul piano industriale, per molte ragioni, a partire dalla scarsa qualità spesso riscontrata nei servizi offerti dalle aziende fornitrici. Attraverso le esternalizzazioni, con appalto o con affidamento diretto, si è affermato un sistema poco trasparente, che ha contribuito al deficit aziendale attraverso mille rivoli di sperpero di risorse.

Troppe imprese improvvisate e troppi interessi si sono visti girare intorno al sistema delle esternalizzazioni, in particolare nel settore delle manutenzioni e a tutto questo non ha certamente corrisposto un incremento della qualità del servizio.

Un capitolo nero rimane quello delle consulenze che, visti i risultati, ha rappresentato, nella più benevola delle ipotesi, un inutile aggravamento dei bilanci aziendali.

Un'altra fonte di spreco è rappresentata dal sistema della fornitura dei ricambi che nonostante i tentativi dichiarati di razionalizzazione, rimane per gran parte fuori controllo.

Le partecipazioni societarie, in alcuni casi, in particolare nel settore commerciale, si sono rivelate un pessimo affare per FS.

Il disastro è reso evidente dai dati di bilancio

In queste settimane il quadro del disastro è confermato dai dati di bilancio.

Una vera catastrofe.

Il consuntivo 2005 del Gruppo chiude con 465 milioni di disavanzo, mentre la perdita di Trenitalia ha raggiunto i 632 milioni.

Nel 2006 la perdita attesa è stimata, per il Gruppo, a 1800/1900 milioni.

Si tratta di cifre drammatiche che, da sole, danno la precisa idea del fallimento.

Questi sono i risultati di una gestione aziendale che ha dato ampia prova di inadeguatezza.

Ci sono molte ragioni all'origine della crisi, alcune strutturali, altre legate all'azione del Governo.

Certo, il contributo decisivo è venuto dall'insipienza dei vertici aziendali che sono i principali responsabili di questo risultato.

Le cause della crisi: l'azione del Governo

Il Governo, per la sua parte, con la finanziaria varata a fine 2005, ha assestato un colpo durissimo al Gruppo FS e al trasporto ferroviario nel nostro Paese.

Quello sulle ferrovie è stato uno degli elementi della manovra economica che ha confermato l'assoluta assenza, per tutti gli anni del Governo Berlusconi, di politica dei trasporti.

L'intero settore è stato lasciato senza interventi di programmazione e di azioni a favore del riequilibrio modale.

Le liberalizzazioni si sono fatte in assenza di regole per la reciprocità di concorrenza e senza clausole sociali a tutela del lavoro.

In questo contesto di mancanza di politica dei trasporti le aziende del settore sono state lasciate senza risorse adeguate e senza gli interventi necessari a muovere i processi di riforma e di riorganizzazione.

I casi di Alitalia, del Trasporto Pubblico Locale, dell'ANAS e del Gruppo FS sono solo quelli più evidenti di una crisi diffusa che riguarda l'intero settore.

La gravità della situazione è tale da richiedere l'immediato intervento del nuovo Esecutivo, così come richiesto dalle Federazioni dei Trasporti al Presidente del Consiglio Romano Prodi.

L'azione condotta, dal precedente Governo, nei confronti delle Ferrovie ha aggravato pesantemente la situazione aziendale e reso molto incerto il futuro del trasporto ferroviario.

La legge Finanziaria ha tolto circa 10 mld di euro ai piani di investimento sull'infrastruttura per il prossimo biennio, provocando, di fatto, il blocco del completamento delle opere assolutamente indispensabili per ammodernare la rete tradizionale e completare le tratte di linee nuove ad AV.

La mancanza di risorse per il completamento dei nodi e per gli interventi sulla rete meridionale rischiano di far saltare uno degli interventi fondamentali per lo sviluppo economico e per la qualificazione del sistema dei trasporti.

L'azienda non è stata difesa dai suoi vertici

Le difficoltà che si scaricano su FS dai tagli della legge finanziaria sono aggravate dalla cancellazione dei trasferimenti in conto esercizio per 580 milioni di euro, legati ai contratti di servizio tra lo Stato e FS.

L'effetto distruttivo di queste azioni non è stato contrastato dai vertici FS che hanno accompagnato le decisioni del Governo con il tacito consenso e con affermazioni incredibili, relative alle possibilità di far fronte ai tagli con risorse interne.

Tutto questo mentre i lavoratori scioperavano in difesa del futuro del trasporto ferroviario e contro i tagli.

L'azienda non è stata difesa dai suoi rappresentanti nei confronti del Governo e questo comportamento non trova giustificazioni, considerata la gravità della situazione esistente e i prevedibili effetti dei tagli subiti.

Adesso l'Ing. Catania dichiara le difficoltà del Gruppo e chiede il ripristino di quanto tolto, insieme ad una nuova politica tariffaria.

Si tratta di richieste colpevolmente tardive, anche se indispensabili per evitare la crisi irreversibile del Gruppo.

Dopo tanto silenzio sulle difficoltà vere e tanti messaggi di ottimismo, davanti ai conti fuori controllo, finalmente si comincia a dire come stanno le cose. C'è da chiedersi perché si è aspettato tanto.

Noi che abbiamo inutilmente chiesto una politica dei trasporti e un'azione verso il trasporto ferroviario di sostegno e di sviluppo, noi che abbiamo chiesto al Gruppo FS di svolgere fino in fondo il proprio compito in difesa dell'azienda, noi che abbiamo denunciato la gravità dei tagli operati con la legge Finanziaria e che per tutte queste cose abbiamo scioperato, oggi non accettiamo che i lavoratori ed il Paese debbano pagare il conto del disastro.

La catastrofe si può evitare

La catastrofe si può ancora evitare.

Occorre che tutti facciano la loro parte, iniziando dall'individuazione delle cause e delle responsabilità della crisi e mettendo in atto le azioni necessarie.

Dalla crisi si deve e si può uscire, si possono ricostruire le condizioni per garantire al Paese un trasporto ferroviario in grado di rispondere alle attese e alle necessità dei cittadini.

Occorre tornare alle scelte che hanno messo in moto i piani di investimento sull'Infrastruttura e di risanamento dell'azienda.

La crisi economica e il trasporto ferroviario

Lo stato dei conti pubblici e le difficoltà nell'economia del Paese impongono scelte che riguardano tutti i capitoli dei trasferimenti a carico dello Stato.

Gli ultimi dati relativi al rapporto deficit/PIL, e il richiamo della BCE ad una manovra economica correttiva, indicano con netta evidenza che il Governo si troverà davanti a scelte molto impegnative, anche considerata la dimensione del dissesto nei conti di FS.

Riparare i danni fatti dal precedente Governo non sarà facile.

Il Ministro dell'Economia ha già fatto sapere che non ci sono i soldi per le Ferrovie e per l'Anas.

In questa situazione le risorse da destinare alle ferrovie devono garantire al paese un ritorno. Le risorse impegnate devono essere indirizzate allo sviluppo economico, a partire dal riequilibrio del disastroso e costoso sistema dei trasporti.

Ci sono importanti ragioni per sostenere che destinare risorse al trasporto ferroviario rappresenta un'opportunità per il paese.

Il tema del risparmio energetico e del sistema infrastrutturale è all'ordine del giorno nei programmi del Governo e nelle continue sollecitazioni delle rappresentanze imprenditoriali, così com'è avvenuto nell'ultima assemblea di Confindustria.

Il trasporto ferroviario, viaggiatori e merci, è senza alcun dubbio la modalità di ordine superiore per minori costi diretti e indiretti, ridotto impatto ambientale, contenimento dei consumi energetici, sicurezza.

Dovendo scegliere le priorità, il trasporto ferroviario può e deve tornare al centro del sistema dei trasporti.

Si tratta di riprendere il tema della programmazione; pertanto deve essere rimessa in moto la politica dei trasporti che è mancata per troppo tempo nel Paese.

Il sistema dei trasporti, con l'attuale assetto delle imprese e con lo squilibrio esistente tra le diverse modalità, aggiunge costi impropri ad un sistema che necessita comunque dell'impegno pubblico, sia per la parte infrastrutturale che per il sostegno delle attività di trasporto.

La politica dei trasporti e il trasporto ferroviario

In questo contesto al Governo e alle Istituzioni interessate avanziamo le seguenti proposte e richieste di intervento.

- Ripristinare le condizioni per lo sviluppo significa riconoscere che il sistema ferroviario e l'azienda FS sono una risorsa per il Paese e una leva essenziale per lo sviluppo economico, per la tutela dell'ambiente e per un sistema dei trasporti più sicuro e meno oneroso per la collettività.
- Considerato lo stato delle cose sulle strade e autostrade italiane e il costo elevato (diretto e indiretto) del trasporto delle merci all'interno del sistema viario, è indispensabile che al trasporto su rotaia siano riconosciute modalità di sostegno che ne favoriscano lo sviluppo. Il riequilibrio modale deve essere sostenuto anche con l'utilizzo di meccanismi di incentivi e disincentivi che siano in grado di spostare quote di trasporto dalla gomma al ferro. In questo ambito si può pensare, in coerenza con le scelte che si stanno affermando nell'U.E., di dirottare quote di risorse dalle modalità che producono elevati costi per la collettività in termini di impatto ambientale, sicurezza e alta incidentalità, verso il sostegno al trasporto ferroviario. (la Direttiva relativa alla tassazione dei costi indiretti, detta Eurovignette, può essere uno strumento da utilizzare).

- Bisogna incentivare il passaggio dal trasporto con mezzi propri individuali al trasporto collettivo, in particolare su ferro, rispondendo alla grande richiesta di mobilità delle persone che effettuano spostamenti da e verso le aree metropolitane .
- Occorre agire positivamente sullo sviluppo del trasporto su ferro delle merci e sullo sviluppo della logistica, favorendo la crescita di un adeguato sistema logistico, gravemente carente in Italia.

Gli investimenti

- Bisogna ripristinare i finanziamenti degli interventi di carattere infrastrutturale che, dopo i tagli dell'ultima legge Finanziaria, provocheranno la sospensione dei cantieri e uno sperpero gigantesco di risorse pubbliche già impiegate. Non si può, in ogni caso, bloccare opere che sono avviate e che sono già costate molto
Bisogna evitare la prossima chiusura dei cantieri, anche attraverso un immediato intervento del Governo.
- I piani di ammodernamento e di nuove opere devono essere finanziate in una logica di scelta delle priorità che non rimetta in discussione l'obiettivo di crescita della capacità dell'Infrastruttura.
- Le nuove opere che interessano il sistema ferroviario vanno valutate nell'ambito del trasporto interno e dei collegamenti internazionali dai quali l'Italia non può autoescludersi.

È del tutto evidente che in assenza di risposte sugli investimenti il trasporto ferroviario e l'intero sistema dei trasporti non avrebbero le condizioni per superare la continua emergenza.

Le regole necessarie per il governo dei processi di liberalizzazione

Le regole per la liberalizzazione del trasporto ferroviario devono essere riviste ed integrate sulle due questioni fondamentali che il sindacato ha posto senza ottenere risposte dal Governo precedente.

- Occorre che siano imposti criteri di reciprocità verso le imprese europee che, a seguito dell'apertura avvenuta in Italia, continuano a godere di uno straordinario vantaggio competitivo, attraverso il consolidamento delle filiali italiane delle compagnie nazionali degli altri Paesi.
- Devono essere finalmente introdotte le clausole sociali a tutela del lavoro e come regola per una concorrenza equilibrata. Il contratto delle Attività ferroviarie deve essere applicato a tutte le imprese che svolgono servizio ferroviario diretto e che forniscono servizi alle imprese ferroviarie.

Le modalità di affidamento del servizio nel trasporto regionale e la legge di Riforma

È necessario rivedere le regole che riguardano le modalità di affidamento del servizio nel trasporto regionale.

La normativa di legge, che prevede l'affidamento attraverso modalità ad evidenza pubblica, ha registrato limiti e grandi contraddizioni nell'applicazione fatta dalle Regioni a seguito del federalismo.

Il trasferimento delle risorse per oneri di servizio pubblico, attraverso il contratto di servizio, ha rivelato una serie di grandi problemi irrisolti, che pesano condizionando e bloccando il necessario processo di riforma.

I trasferimenti avvengono sulla base di un rapporto costi/ricavi che non tiene conto delle diverse condizioni nelle quali si svolge il servizio per densità di popolazione, per quantità di servizio e tipologia delle linee.

Vanno, altresì, ricondotti ad omogeneità e ad integrazione i criteri con i quali si trasferiscono risorse alle modalità di trasporto collettivo su gomma e su ferro.

Allo stesso modo non può rimanere irrisolto il problema delle clausole sociali e del pieno riconoscimento dell'applicazione del contratto delle attività ferroviarie alle imprese che partecipano alle gare.

Bisogna sostenere l'uscita dalla crisi del Gruppo FS

Per ciò che attiene alla crisi in atto nel Gruppo FS, il Governo deve garantire le condizioni essenziali per rimettere in moto lo sviluppo.

- Perché si possa avviare un processo positivo occorre trovare una soluzione alla crisi aziendale, mettere in campo le azioni necessarie e non consentire agli interessi che si muovono intorno al trasporto ferroviario di approfittare delle difficoltà del Gruppo FS, realizzando affari a danno del Paese.
- Deve essere confermata l'Azienda integrata e l'unitarietà del Gruppo FS.
- Insieme alla ripresa dei piani di investimento vanno ripristinati i trasferimenti in conto esercizio tagliati dall'ultima legge finanziaria.
Il ripristino dei contratti di servizio con FS è condizione indispensabile per lo svolgimento di alcune attività altrimenti non sostenibili e dal rilevante valore sociale (come è il caso dei treni notturni e di altri servizi sostenuti dai precedenti accordi).
Le vere e proprie inadempienze contrattuali che il governo ha messo in atto con il taglio dei trasferimenti rappresentano una quota rilevante del bilancio del Gruppo (si tratta secondo FS di circa 750 mln di euro), che gravano tutti sul bilancio previsionale 2006 e per gli anni successivi.
- Deve essere messa in atto una politica tariffaria semplificata e trasparente raccordando gli aumenti ai miglioramenti qualitativi.

L'uscita dalla crisi: discontinuità in FS

Gli interventi del Governo e delle altre istituzioni interessate sono la condizione strettamente necessaria per avviare e stabilizzare l'uscita dalla crisi.

Ma tutto questo potrebbe non essere sufficiente ed essere rapidamente vanificato se non si realizza anche una forte discontinuità nella gestione nel Gruppo FS, attraverso un cambiamento necessario e non rinviabile.

Le proposte di FS relative alle linee di piano per il prossimo quadriennio, presentate al sindacato nell'incontro del 23 maggio 2006, appaiono assolutamente inadeguate.

Il giudizio negativo espresso dalle Organizzazioni Sindacali si basa sulla assoluta mancanza di un piano d'impresa e dei piani industriali riguardanti le singole società, che diano finalmente il segno della volontà e della capacità di aggredire i problemi strutturali, che hanno portato alla gravissima situazione attuale.

Come diciamo da troppo tempo, ci aspettiamo piani industriali credibili e non la semplice richiesta che FS avanza al Governo di mettere riparo ai danni prodotti anche dai vertici aziendali.

Bisogna chiudere la fase degli sprechi che hanno agito pesantemente sul deficit, riportando sotto controllo le consulenze esterne e il sistema delle forniture, facendo rientrare le esternalizzazioni, liberando l'azienda dagli altri fattori negativi che hanno segnato la recente gestione del Gruppo.

Il piano degli investimenti sull'Infrastruttura deve essere accompagnato dalla ripresa degli investimenti nel materiale rotabile che FS è stata costretta a rallentare, considerato lo stato dei bilanci aziendali.

All'incremento della capacità di infrastruttura deve corrispondere un piano straordinario per l'acquisto di materiale rotabile, senza il quale le nuove linee e i nodi rischiano di restare parzialmente inutilizzati, lasciando inevasa la crescente domanda di trasporto ferroviario.

La maggiore capacità di far circolare treni a seguito del completamento delle opere sulle linee e sui nodi, e la certezza di incontrare la crescente domanda di trasporto, rende gli investimenti in materiale rotabile non solo necessari ma anche ragionevolmente garantiti rispetto alle risorse impiegate.

In questo senso un piano straordinario può essere sostenuto coinvolgendo anche le istituzioni interessate, in particolare per il trasporto regionale.

La questione del lavoro

La questione del lavoro rimane fondamentale per il futuro di FS.

Per superare la crisi in atto, dopo aver finalmente elaborato i piani industriali, FS deve radicalmente cambiare l'approccio con il lavoro dei ferrovieri e con le sue rappresentanze sindacali.

Per troppo tempo, FS ha scelto la linea di rottura nel sistema delle relazioni sindacali, nell'illusione di autosufficienza nelle questioni che riguardano il lavoro e questo ha prodotto danni enormi.

Una grande azienda di servizi, che si deve misurare con i gravi problemi aperti e con la necessità di recuperare qualità e regolarità nel servizio, chiudendo una brutta pagina nei rapporti con i cittadini che utilizzano il treno, non può continuare a gestire le questioni del lavoro nel totale degrado delle relazioni sindacali.

Il sistema di relazioni sindacali deve essere qualificato applicando e rafforzando quanto previsto nei contratti e negli accordi aziendali.

Una svolta radicale è assolutamente necessaria in tutta la conduzione aziendale delle politiche del lavoro.

Ci vuole un piano straordinario che sia in grado di recuperare e ricostruire le professionalità disperse dalle sconsiderate azioni di uscite indiscriminate e incentivate, che hanno impoverito molti settori fondamentali.

Bisogna cioè chiudere una fase che ha segnato in modo molto negativo la gestione dei vertici nei confronti del lavoro.

Le professionalità ferroviarie, a tutti i livelli, sono state considerate facilmente sostituibili, senza governo dei tempi di uscita e di immissione, di formazione e di crescita professionale.

In molte situazioni non si è considerata la trasmissione diretta dei saperi professionali e della conoscenza del ciclo produttivo, provocando dei vuoti che hanno fatto sentire negativamente i loro effetti sulla produzione.

I danni sono consistenti e riguardano quasi tutti i settori professionali, in particolare nell'esercizio, come nel caso del personale di macchina e bordo.

Tra le cose peggiori emerge quanto è avvenuto nel settore dirigenziale, con espulsioni delle professionalità ferroviarie ed immissioni di numeri elevati di dirigenti dall'esterno.

I ricambi sono spesso avvenuti sulla base di criteri, in molti casi, diversi dalla misura della competenza e dell'esperienza.

La dichiarata necessità di rinnovamento, che ha spesso nascosto ben altre ragioni, ha aperto l'ingresso in azienda a molte professionalità che hanno dato presto prova di scarso valore, anche a livelli elevati di direzione.

Abbiamo visto di tutto: dalle più diverse e incerte provenienze, ai vertici di interi settori produttivi, con il frequente fallimento della missione e con tutti i danni conseguenti.

I ferrovieri hanno assistito a questi continui cambi e ricambi e hanno visto, purtroppo, i risultati.

In questo clima si è arrivati al punto che, in molte situazioni, i ferrovieri sono stati considerati un freno al buon andamento dell'azienda.

Fino all'incredibile veto opposto anche nei confronti dei figli dei ferrovieri, discriminati nelle selezioni per le assunzioni.

In questo modo la principale risorsa di una grande azienda di servizi che è costituita dal lavoro e dalle diffuse competenze professionali, è stata trascurata e mortificata.

Difendere il lavoro ferroviario, il valore di questo lavoro, è stato considerato un elemento di conservazione, di segno negativo.

È ora di dire basta, chiudendo questa pessima fase nella conduzione dell'azienda.

Ci vuole un grande impegno di ricostruzione e di valorizzazione delle competenze interne disponibili e, se necessario, di recupero di professionalità messe fuori dell'azienda.

Le assunzioni devono essere fatte dove servono, con criteri oggettivi, e accompagnate dai processi formativi e dalla collocazione in un contesto lavorativo che consenta la concreta acquisizione delle professionalità necessarie.

Uscire dalla crisi del Gruppo è possibile

La ripresa di una condizione positiva è ancora possibile.

Nelle Società di FS, i lavoratori, pure sottoposti a condizioni sempre più difficili, hanno dimostrato grandi capacità professionali e impegno straordinario nel tentare di rimettere insieme il servizio, arrivato in molte situazioni a livelli qualitativi insopportabili.

I lavoratori hanno compensato spesso le scelte sbagliate di chi ha condotto l'azienda, si sono impegnati ed hanno il diritto di rivendicare scelte diverse.

Su questa risorsa bisogna contare per ricostruire, per rimettere in moto una prospettiva positiva per l'azienda.

La trattativa aziendale e la vertenza sicurezza

Il confronto sindacale in azienda, sostanzialmente fermo da mesi, deve riprendere. Troppi sono i problemi che si sono accumulati a seguito della conduzione negativa delle relazioni sindacali.

Bisogna concludere rapidamente le vertenze aperte, a partire da quella relativa alla sicurezza.

Il piano di investimenti tecnologico relativo alle linee e ai mezzi di trazione non deve essere interrotto, ma va accelerato e concluso nei tempi previsti.

Il sindacato ha sempre sostenuto il piano di attrezzatura con la tecnologia SCMT ed SSC, che porteranno le ferrovie italiane ad uno standard di sicurezza di livello superiore, rispetto alle tecnologie tradizionali.

Gli accordi sindacali sulla materia, a partire dal completamento, avvenuto nei giorni scorsi, del lavoro della commissione mista sui sistemi di rilevamento della vigilanza a bordo dei mezzi di trazione possono finalmente concludere una lunga ed importante vertenza sindacale.

L'eliminazione del sistema VACMA e l'installazione di nuovi sistemi deve essere accelerato attraverso i piani di attrezzatura e gli interventi tecnici e regolamentari previsti.

In questo senso è fondamentale quanto FS deve fare per rispettare gli impegni, ma altrettanto necessario è l'intervento del Ministero per rimuovere gli ostacoli che, nel caso della vertenza, sono venuti attraverso normative che ne hanno rallentato la conclusione.

Da parte loro Trenitalia e FS, dovrebbero finalmente prendere atto che questioni così complesse, che toccano il grande tema della sicurezza e delle condizioni di lavoro sui treni, non possono essere risolte con l'uso del codice disciplinare.

Il confronto sindacale e la paziente ricerca di un'intesa non possono essere evitati cercando di modificare l'equilibrio tra le parti con atti come il licenziamento ingiustificato per fatti legati alla vertenza sindacale.

Chiediamo nuovamente a FS di ritirare il provvedimento, insieme all'accelerazione del confronto sindacale sul problema dell'attrezzatura tecnologica, per chiudere rapidamente la vertenza.

Daremo sostegno alle nostre proposte con le necessarie iniziative della categoria

Le proposte che qui avanziamo rappresentano le condizioni necessarie per ricostruire le condizioni di sviluppo del trasporto ferroviario, avviando il risanamento di FS.

Abbiamo chiesto queste cose da molto tempo, oggi ne ribadiamo l'urgenza e la straordinaria necessità.

Ci vogliono le risorse necessarie e un sistema di regole adeguato per governare i processi di liberalizzazione.

L'azienda pubblica deve rappresentare l'elemento di forza del sistema ferroviario e deve svilupparsi recuperando le condizioni per il risanamento.

Per fare questo ci vuole un forte impegno del Governo sul sistema dei trasporti e verso l'impresa ferroviaria nazionale.

La discontinuità è condizione indispensabile in FS, bisogna interrompere un ciclo negativo che ha portato l'azienda sull'orlo del fallimento, ricostruendo credibilità e prospettive per il futuro, a partire dagli impegni che il sindacato ribadisce anche in questa assemblea.

Per quanto ci riguarda non ci sottrarremo alla necessità di sostenere fattivamente i necessari cambiamenti.

Ricordiamo però a tutti che i lavoratori e il sindacato hanno fatto sempre la loro parte, sostenendo il risanamento e lo sviluppo dell'azienda FS.

L'abbiamo fatto con gli accordi, con i contratti di lavoro e l'abbiamo fatto con le iniziative di mobilitazione e di lotta.

Oggi, in una situazione di crisi e di grande incertezza, ribadiamo la nostra disponibilità.

A fronte degli impegni che siamo disposti ad assumere, a sostegno delle proposte che qui avanziamo, chiediamo a tutti, al Governo e alle altre Istituzioni interessate, alle associazioni datoriali e al Gruppo FS di offrire le risposte che i lavoratori e il paese si aspettano.

Chiediamo di essere ascoltati bene e chiediamo risposte urgenti, considerata la gravità della situazione in atto.

Diversamente troveremo il modo di sostenere le nostre rivendicazioni e le nostre proposte, con tutte le iniziative della categoria che si renderanno necessarie.