

La situazione del Gruppo FS e degli appalti ferroviari. Le valutazioni della Filt-Cgil. Serve una svolta, subito

Alla Vigilia della interruzione estiva, risulta utile svolgere una valutazione sulla situazione complessiva di FS, del suo indotto di servizi, dei problemi aperti e delle priorità che, a parere della Filt-Cgil, hanno bisogno di essere affrontate rapidamente e con determinazione fin dalla ripresa dell'attività negoziale con l'azienda, nei primi giorni del prossimo mese di settembre.

LA SITUAZIONE DEL GRUPPO FS

Produzione, offerta e attività industriali. La Filt-Cgil grandissima preoccupazione l'attuale situazione produttiva, industriale e finanziaria dell'insieme del Gruppo FS.

Il ritardo con il quale Governo e Parlamento hanno assunto le assai parziali decisioni di finanza pubblica ad oggi disponibili rispetto agli obiettivi e alle esigenze poste, fin dall'inizio dello scorso anno, dal Piano di Impresa FS per il quinquennio 2007-2011, hanno condotto ad un aggravamento della situazione complessiva.

Infatti, nel corso dell'ultimo anno e mezzo, i risultati pur positivi conseguiti dal Gruppo in termini di conto economico sono stati realizzati, in sostanza, attraverso un'evidente contrazione dei volumi delle attività manutentive (sia dei rotabili che di infrastruttura) svolte all'interno, un significativo ridimensionamento degli obiettivi di espansione della produzione ipotizzati dal Piano (soprattutto nel trasporto merci, ma anche nel passeggeri di media-lunga percorrenza, nazionale, internazionale e "notte"), la mancata realizzazione di migliori standard qualitativi e di puntualità del servizio, anche con l'adozione di interventi riorganizzativi che, esclusivamente orientati alla compressione dei costi, hanno prodotto una condizione di inadeguatezza del servizio complessivamente offerto alla clientela e all'utenza (come, per esempio, nel caso delle attività di assistenza e di vendita, oppure della Navigazione, con la sospensione del collegamento con la Sardegna ed il costante degrado dell'attività sullo Stretto di Messina).

Capitalizzazione e investimenti. D'altra parte, va sottolineato il fatto che la crisi produttiva ed industriale descritta si colloca in un quadro finanziario complessivo che nel corso dell'ultimo biennio, dopo la disastrosa gestione aziendale del quadriennio 2003-2006, si è andato comunque aggravando ulteriormente.

In particolare, il rapporto determinatosi tra capitale sociale ed indebitamento, evidenza non più, soltanto, un margine di manovra inadeguato sul versante degli investimenti nel materiale rotabile (indispensabili per rendere la flotta in grado di fronteggiare le impegnative sfide competitive ormai prossime e per potere realisticamente perseguire gli importanti incrementi di offerta ipotizzati dal Piano nel trasporto locale), ma una oggettiva criticità sulla stessa prospettiva di unitarietà del Gruppo qualora entro l'esercizio 2008 non siano reperite le risorse di finanza pubblica necessarie, per almeno 1 miliardo di euro l'anno per almeno un triennio, per avviare la procedura di ricapitalizzazione, previa autorizzazione dell'Unione Europea.

LA SITUAZIONE DEGLI APPALTI FERROVIARI

Le difficoltà fin qui descritte stanno spingendo il Gruppo FS verso soluzioni sbagliate nei confronti delle attività dei servizi di supporto appaltati.

In particolare, il caso delle nuove gare recentemente bandite da Trenitalia nelle pulizie in Lombardia, Liguria, Lazio, Campania e Puglia rende evidente come la condizione critica di FS si possa pericolosamente sommare con il persistente stato di crisi del sistema delle imprese di quel settore e determinare situazioni fortemente penalizzanti per il lavoro.

Le principali ragioni del dissenso espresso su quei bandi e della richiesta di modifica – oggetto, tra l'altro, della nota sindacale unitaria inviata il 14 luglio scorso alla Presidenza del Consiglio, ai Ministri del Lavoro, di Infrastrutture e Trasporti, all'Amministratore Delegato Gruppo FS – vengono di seguito schematicamente ribaditi:

- si polverizzano ulteriormente i volumi di attività di ogni singolo lotto;
- si prevedono modalità di assegnazione per ogni singola azienda che favorirà l'ulteriore frantumazione del sistema delle imprese;
- si individuano punteggi per l'assegnazione della gara che tornano a privilegiare il ribasso sulla base d'asta a scapito dei contenuti dell'offerta dal punto di vista produttivo ed industriale;
- seppure annunciata in più occasioni da FS, allo stato i bandi non contengono alcuna clausola sociale che tuteli i livelli occupazionali, la continuità di rapporto di lavoro e i trattamenti retributivi e normativi applicati.

Se questi elementi non verranno corretti e se fossero, viceversa, estesi dal Gruppo FS all'insieme delle gare che riguarderanno gli altri affidamenti prossimi alla scadenza, si determinerebbe una condizione che, abbandonata qualsiasi ipotesi di progressivo riassetto produttivo ed industriale del sistema delle imprese, fallirà nuovamente sul versante della qualificazione del servizio erogato e scaricherà sul solo fattore lavoro gli effetti negativi, molto probabilmente insostenibili, dell'ennesimo, ma di nuovo, inevitabilmente, inefficace, tentativo di ristrutturazione del settore.

Analogamente, sotto la spinta della sua crisi produttiva e finanziaria, FS va assumendo orientamenti non condivisibili di riduzione e ristrutturazione dell'offerta nelle attività di “accompagnamento notte” e di “ristorazione ferroviaria”, nelle quali, intanto, sono andati scadendo i livelli qualitativi del servizio ed è già messa in discussione la tenuta dei livelli occupazionali.

PROSPETTIVE E PRIORITA'

Gli elementi descritti richiedono la rapida individuazione di un orientamento di prospettiva che, attraverso la selezione di alcune priorità, caratterizzi l'iniziativa sindacale aziendale e sulle politiche di settore.

In questo senso, l'elaborazione sindacale unitaria di questi anni mantiene la sua validità per la costruzione di una prospettiva di uscita positiva di FS dall'attuale crisi e, con tale obiettivo, si evidenziano le seguenti tematiche considerate prioritarie dalla Filt-Cgil.

Azienda “integrata” e unitarietà di Gruppo. Qualsiasi ipotesi di prospettiva di FS come azienda “integrata” (contenente al proprio interno, cioè, il perimetro di attività attuale) e Gruppo unitario (assetto strutturato, come l'attuale, su una capogruppo strettamente collegata con le altre società del Gruppo medesimo) passa attraverso le decisioni che Governo e Parlamento assumeranno sulla “missione” di interesse generale per il Paese assegnata all'impresa pubblica di trasporto ferroviario e sulla capacità reale dell'azienda di assolvere a tale “missione”.

In questi anni, ed anche nel corso della precedente legislatura, la mancata risposta a questo tema ha alimentato una discussione distorta sui possibili assetti societari, determinato il rinvio delle scelte fondamentali, prodotto l'attuale crisi produttiva e finanziaria di FS.

Il Piano d'Impresa 2007-2011, fondato sull'azienda "integrata", sull'attuale assetto societario, orientato verso un incremento sensibile dell'offerta e ad un suo significativo miglioramento qualitativo, rimane per il Sindacato, in linea con l'intesa dell'1 agosto 2007 e nonostante il ritardo accumulato nel corso dell'ultimo anno nel confronto in quell'occasione definito con FS, l'elemento di riferimento principale e, in questo senso, la Filt-Cgil considera fondamentale la necessità che Governo e Parlamento ne sostengano i contenuti con conseguenti atti legislativi di carattere finanziario e di regolazione del settore.

Dopo un biennio nel corso del quale FS ha impostato la propria iniziativa nei confronti dei diversi livelli istituzionali, anche attraverso quel Piano di impresa, con l'obiettivo di fare emergere e dare trasparenza alla composizione dei propri costi per segmento di offerta e alle evidenti contraddizioni, penalizzanti per l'impresa nazionale pubblica, presenti nel quadro regolatorio di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia, l'azienda deve ora determinare però, a sua volta, le condizioni per dimostrare al Paese di essere una "opportunità" e non un "problema".

In tal senso, pertanto, la Filt-Cgil continua a sostenere la prospettiva dell'azienda "integrata" e del mantenimento dell'unitarietà del Gruppo perché tale assetto, assolutamente compatibile con le norme comunitarie sulla liberalizzazione e con la progressiva apertura del settore al mercato, è indispensabile:

- per lo sviluppo equilibrato del sistema dei trasporti italiano e, in esso, del trasporto ferroviario;
- per uno sviluppo del sistema che, nel trasporto merci, veda la modalità ferroviaria organicamente inserita, con capacità industriali e finanziarie adeguate, nel sistema logistico e portuale nazionale e continentale;
- per dare immediata risposta alla domanda di mobilità collettiva locale che, a partire dalle aree urbane, è destinata a crescere impetuosamente a causa dei livelli raggiunti dal prezzo dei carburanti, dalla congestione da traffico, dall'inquinamento atmosferico;
- per determinare una opportunità competitiva per l'azienda pubblica nazionale nel sistema del trasporto passeggeri europeo e, al contempo, salvaguardare un adeguato servizio di trasporti, sia in termini quantitativi che qualitativi, nel segmento di offerta passeggeri non remunerativo sulla media-lunga percorrenza;
- per mantenere e sviluppare, attraverso le politiche di investimento e di sviluppo di un grande Gruppo industriale pubblico, un rapporto stretto con i costruttori e i fornitori di tecnologia ferroviaria avanzata di rete e di rotabili.

Produzione e investimenti. Una tale prospettiva di azienda "integrata" necessita urgentemente del consolidamento e, immediatamente poi, dello sviluppo dei volumi e del perimetro delle attività dell'insieme del Gruppo.

Forte preoccupazione è attualmente determinata dall'evidente divaricazione prodottasi tra gli obiettivi produttivi di Piano 2007-2011 e i risultati finora conseguiti, con la sostanziale stabilizzazione, almeno per il 2008, dell'offerta passeggeri locale, la seppure lieve contrazione di quella passeggeri di media-lunga percorrenza (gran parte della quale classificabile come "servizio ferroviario universale"), le sempre maggiori difficoltà nel trasporto merci, ormai evidentemente di carattere strutturale, ma nel corso dell'ultimo anno ulteriormente accentuate dalla congiuntura economica sfavorevole.

Particolarmente urgente risulta essere però, al momento, il rapido ripristino di una capitalizzazione del Gruppo che, anche attraverso un adeguato intervento di finanza pubblica autorizzato, se necessario, dagli organismi comunitari, impedisca il ricorso a modifiche dell'assetto societario che scardinerebbero, nei fatti, l'unitarietà dell'azienda, ripristini un sufficiente margine di manovra negli investimenti sulle attività di trasporto, sostenga gli ipotizzati investimenti, come consentito dalle stesse norme comunitarie e in sinergia con gli Enti locali, per il potenziamento della flotta dedicata al trasporto locale.

In questa prospettiva, infine, Governo e Parlamento, pur in un difficile quadro generale di finanza pubblica, devono rapidamente dare risposta alle altre questioni poste dal Piano di Impresa, schematicamente riassumibili nella necessità di:

- adeguare il quadro normativo di regolazione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario e definire, nel nuovo quadro, anche un'adeguata e strutturale tutela dei livelli quantitativi e qualitativi, nonché di risorse, per il "servizio ferroviario universale";
- intervenire sul quadro di regolazione del processo di riforma del trasporto locale, realizzando un complessivo riordino che assuma quale riferimento il DDL approvato dal Governo nel novembre 2007;
- dare certezza e stabilità ai flussi finanziari nazionali e locali a sostegno del trasporto ferroviario regionale e locale, assumendo quale riferimento gli obiettivi di sviluppo dei volumi e degli standard di servizio ipotizzati dal Piano di impresa 2007-2011;
- ripristinare un livello di risorse strutturali disponibili che garantisca livelli di intervento nel mantenimento in efficienza dell'infrastruttura adeguati agli attuali elevati standard di sicurezza della circolazione e all'innovazione tecnologica in atto.

Rilancio delle attività industriali e livelli occupazionali. Nell'azienda "integrata" finora descritta la manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rappresentano il "cuore" delle attività industriali.

Le persistenti incertezze sul Piano stanno determinando la progressiva contrazione delle attività manutentive di infrastruttura e rotabili svolte direttamente da FS; il sempre più preoccupante affermarsi di disordinate situazioni di esternalizzazione, anche su lavorazioni direttamente o indirettamente connesse con la regolarità dell'esercizio e, talora, con la sua sicurezza; la sempre maggiore incapacità di fronteggiare i programmi di lavoro; nonché, infine, l'inconsistenza delle possibilità di intervento manutentivo diretto sui nuovi sistemi a tecnologia avanzata di rete e a bordo treno.

La Filt-Cgil ritiene che l'area manutentiva di RFI e di Trenitalia registri oggi, in molti punti del sistema, una criticità ormai prossima al limite della irreversibilità sui volumi di attività svolti direttamente, sul perimetro di dette attività e, ancora di più, sulle prospettive di intervento diretto sulle nuove tecnologie e che, per questo, necessita un intervento urgente e coerente sui livelli occupazionali, sulle nuove competenze professionali e sui nuovi modelli organizzativi degli interventi che per esempio, nella manutenzione infrastruttura, potrebbero essere rapidamente testati con l'avvio della sperimentazione da tempo ipotizzata da RFI sul progetto "operation" (sul quale abbiamo svolto una serie di considerazioni, pubblicate sul n. 3 di "fildgilmobilitàinforma" dell'11 aprile scorso).

INNOVAZIONE TECNOLOGICA, SICUREZZA DELL'ESERCIZIO, ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Il sistema ferroviario italiano è prossimo ad una "metamorfosi" determinata, di qui a breve, dalle nuove

linee e dalle nuove tecnologie di terra e di bordo per la protezione in sicurezza della marcia dei treni.

Questo appuntamento viene spesso descritto da FS e dagli organi di informazione con toni e contenuti “propagandistici”, trascurando la necessaria attenzione che invece, su questi temi, va dedicata al lavoro, sia in RFI che nelle imprese ferroviarie.

Lo dimostrano, lato RFI, le contraddizioni in seno all’azienda che hanno finora impedito un confronto sindacale compiuto sul progetto “operation”; lato Trenitalia, nel recente passato, la conduzione delle vicende inerenti all’installazione e all’esercizio degli equipaggiamenti di vigilanza a bordo dei treni; lato imprese ferroviarie, in generale, i diversi approntamenti in corso di implementazione sui mezzi di trazione e le correlate ipotesi organizzative avanzate sul modulo di condotta, in situazioni aziendali dove, peraltro, la possibile azione sindacale è tuttora, spesso, particolarmente debole ed inefficace.

L’innovazione tecnologica che sta interessando il sistema ferroviario italiano impone invece, per la sua portata e per i tempi di implementazione ormai relativamente brevi che si prospettano, grande attenzione per il lavoro, per i tempi e le modalità della prestazione lavorativa, per i contenuti professionali, per i modelli organizzativi dei cicli produttivi e di esercizio, per la sicurezza del lavoro, per un’evoluzione dei regolamenti di esercizio che, oltre alla tecnologia disponibile, risulti coerente con le concrete condizioni di intervento del fattore umano.

L’insieme di questi aspetti e l’interazione tra loro rendono indispensabile, a parere della Filt-Cgil, un confronto sindacale a “carte scoperte”, nel quale RFI, da una parte, e, dall’altra, le imprese ferroviarie, Trenitalia in testa, escano da tatticismi ed opportunismi, rendano disponibili tutti gli elementi di conoscenza in loro possesso, si facciano carico di una proposta che, ognuna per la loro parte di competenza, collochi l’innovazione tecnologica in un quadro organico di procedure e di modelli organizzativi che consentano di delineare “come”, “quanto”, in quali “condizioni operative” e con quali trattamenti normativi e retributivi il lavoro si colloca nei nuovi processi produttivi.

E’ in questo quadro che, intanto, potrebbe trovare collocazione una prima fase di sperimentazione operativa dell’equipaggio treno e, nel suo ambito, del modulo di condotta, a partire da un ben individuato e circoscritto numero di servizi sui quali concentrare un intenso monitoraggio per verificare concretamente dinamiche e condizioni della prestazione lavorativa e delle modalità di esercizio. Ovviamente, l’eventuale sperimentazione potrebbe inizialmente riferirsi a servizi attualmente effettuati con equipaggio ad agente unico ed interessare territori nei quali gli organismi preposti certifichino preventivamente l’esistenza di tutte le condizioni previste di igiene e di sicurezza del lavoro.

Infine, sul versante delle imprese ferroviarie, va definita una condizione operativa omogenea “minima” che renda equilibrato il posizionamento competitivo relativo delle singole imprese su tutti gli aspetti relativi al lavoro (a partire, oggi, dal CCNL delle Attività Ferroviarie e, nell’immediata prospettiva, dal nuovo CCNL unico della Mobilità), mentre la neonata Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, superate le incertezze di questa sua prima fase operativa (su cui abbiamo svolto una serie di articolate considerazioni sul n. 7 di “filitcilmobilitàinforma” dell’8 luglio scorso, deve concretamente svolgere con autorevolezza ed autonomia il delicatissimo ruolo assegnatogli dalle norme comunitarie e nazionali.

LA CRISI DELLE RELAZIONI SINDACALI

Il progressivo degrado delle relazioni sindacali in FS e nel suo indotto è proseguito in questi anni in modo

apparentemente inarrestabile.

In FS, la crisi del sistema è dimostrata da più elementi: la scarsa efficacia delle relazioni sindacali di livello nazionale; il sostanziale svuotamento e deresponsabilizzazione di quelle di livello decentrato; una ormai cronica conflittualità territoriale che produce risultati negoziali di solito inadeguati rispetto alla portata delle vertenze e, spesso, rispetto agli stessi problemi reali all'origine di queste vertenze.

Ma anche nell'indotto, nonostante l'effetto stabilizzatore determinato dalla diffusa applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie, gli opportunismi e le "scorciatoie" continuamente tentati dalle aziende condannano il sistema ad una tensione continua, che a volte sfocia in improvvise quanto intense vertenze, e che pare destinata inevitabilmente a crescere qualora, per effetto dei nuovi bandi di gara nelle pulizie, il sistema delle imprese dovesse ulteriormente frantumarsi ed inabissarsi in un inestricabile coacervo, ancora più confuso dell'attuale, di subappalti.

Infine, nell'insieme del settore, le difficoltà incontrate in questi anni nell'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie a numerose delle nuove imprese ferroviarie nel frattempo sorte e la stessa estraneità che le medesime manifestano tuttora anche nei confronti della proposta sindacale del nuovo CCNL unico della Mobilità, hanno determinato un'ampia "zona franca" dove si annidano condizioni di lavoro, trattamenti e tutele evidentemente caratterizzate da "dumping sociale".

La condizione delle relazioni sindacali in FS è motivo di particolare preoccupazione, in quanto risulta evidentemente inadeguata sia per la gestione condivisa delle normali esigenze di confronto che, a maggior ragione, per gli impegnativi percorsi negoziali, nazionali e territoriali, richiesti nell'ambito del difficile quadro finora descritto.

La Filt-Cgil ritiene che in tempi quanto più possibile brevi occorra verificare unitariamente tra Organizzazioni Sindacali e, immediatamente poi, con FS, le possibili iniziative utili a ripristinare condizioni relazionali minimamente efficaci e, in prospettiva, individuare i possibili correttivi ed adeguamenti da applicare al modello relazionale aziendale per ripristinare la piena responsabilizzazione delle diverse sedi negoziali attraverso un coerente riallineamento tra gli snodi decisionali aziendali nell'assetto organizzativo dell'impresa e i corrispondenti snodi della rappresentanza sindacale.