



FILT CGIL

## **RESOCONTO CONCLUSIVO RIUNIONE SU SITUAZIONE GRUPPO FS E ATTIVITA' CONNESSE Pescasseroli, 22-23 luglio 2008**

Le componenti e i componenti dell'area "Attività Ferroviarie" del Comitato di Settore Nazionale "Trasporto Pubblico Locale e Attività Ferroviarie" Filt-Cgil, riuniti a Pescasseroli i giorni 22 e 23 luglio 2008, hanno svolto un attento approfondimento sulla situazione del Gruppo FS, dei connessi servizi di supporto e del processo di liberalizzazione del settore ferroviario.

Al termine del dibattito, nel condividere la relazione e le conclusioni svolte dal Segretario Nazionale Alessandro Rocchi e nell'assumere i contenuti proposti alla discussione dagli interventi - tra i quali, in particolare, il contributo offerto dall'intervento di Franco Nasso, Segretario Generale della Filt-Cgil - vengono espresse le seguenti considerazioni e proposte e le seguenti valutazioni su quanto discusso e per lo sviluppo dell'iniziativa sindacale, nell'ambito degli orientamenti assunti nell'ordine del giorno conclusivo del Comitato di Settore Nazionale "Trasporto Pubblico Locale e Attività Ferroviarie" svolto il 21-22 luglio 2008, al quale si rinvia relativamente al quadro generale in cui si colloca in questa fase l'iniziativa sindacale, alle politiche del lavoro che caratterizzano questa fase, alle politiche di settore sollecitate dal Sindacato e all'evoluzione e alle prospettive della vertenza per il nuovo CCNL unico della Mobilità.

### **LA SITUAZIONE DEL GRUPPO FS**

**Produzione, offerta e attività industriali.** Viene espressa grandissima preoccupazione per la 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, si è registrata, in sostanza, un'evidente contrazione dei volumi delle attività manutentive (sia dei rotabili che di infrastruttura) svolte all'interno di FS, un significativo ridimensionamento degli obiettivi di espansione della produzione ipotizzati dal Piano (soprattutto nel trasporto merci, ma anche nel trasporto locale e 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, o della Navigazione, con la sospensione del collegamento con la Sardegna ed il costante degrado dell'attività sullo Stretto di Messina).

**Capitalizzazione e investimenti.** La crisi produttiva ed industriale di FS 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, evidenzia non più, soltanto, un assai limitato margine di manovra sul versante degli investimenti nel materiale rotabile (indispensabili per adeguare la flotta alle sfide competitive ormai prossime), bensì, ormai, una possibile criticità sulla stessa prospettiva di unitarietà del Gruppo.

### **LA SITUAZIONE DEGLI APPALTI FERROVIARI**

Le difficoltà fin qui descritte stanno spingendo il Gruppo FS verso soluzioni sbagliate anche nei confronti delle attività dei servizi di supporto. 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 questo 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 e di Infrastrutture e Trasporti, nonché all'Amministratore Delegato 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 favoriranno 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, così, 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.

Infine, viene espressa grande preoccupazione per il possibile esito del confronto sindacale sul salvataggio di RSI, dove il potenziale acquirente, individuato nell'ambito della procedura fallimentare tuttora in corso, ha finora mantenuto un atteggiamento molto elusivo sulla prospettiva industriale che intende attuare e manifestato una pregiudiziale ostilità, finora non altrimenti motivata, a dare continuità in azienda all'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie.

## 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 prioritarie.

**Azienda "integrata" e unitarietà di Gruppo.** Qualsiasi ipotesi di prospettiva di FS come azienda "integrata" e Gruppo unitario passa attraverso le decisioni che Governo e Parlamento assumeranno sulla "missione" di interesse generale per il Paese assegnata all'impresa pubblica e sulla capacità reale dell'azienda di assolvere 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 ed orientato verso un incremento sensibile dell'offerta ed un suo significativo miglioramento qualitativo, rimane per il Sindacato, nonostante il ritardo accumulato nel corso dell'ultimo anno nel confronto 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 normativo, perché tali condizioni, assolutamente compatibili con le norme comunitarie sulla liberalizzazione e con la progressiva apertura del settore al mercato, restano indispensabili:

- 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 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 trasporto nel segmento di offerta non remunerativa in termini commerciali;

**Produzione e investimenti.** Una tale prospettiva di azienda "integrata" necessita urgentemente del consolidamento e, immediatamente poi, dello sviluppo 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.

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, in sinergia con gli Enti locali, per il potenziamento della flotta dedicata al trasporto locale.

In questa prospettiva, infine, Governo e Parlamento, pur nel difficile quadro generale di finanza pubblica, devono rapidamente delineare le risposte alle altre questioni poste, sintetizzabili nella necessità di:

- adeguare il quadro normativo di regolazione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario e definire, nel nuovo quadro, anche un'adeguata tutela dei livelli quantitativi e qualitativi, nonché di risorse a carattere strutturale, 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, 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.** 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 con risorse interne i programmi di lavoro, l'inconsistenza delle possibilità di intervento manutentivo diretto sui nuovi sistemi a tecnologia avanzata.

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 sulle nuove tecnologie, e che, per questo, necessita un'iniziativa urgente e coerente sui livelli occupazionali, sulle nuove competenze professionali e sui nuovi modelli organizzativi degli interventi.

## **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 della marcia dei treni, ma 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.

L'innovazione tecnologica che sta interessando il sistema ferroviario italiano impone, per la sua portata e per i tempi di implementazione relativamente brevi che si prospettano, grande attenzione per il lavoro, per 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, sia attenta alle 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.

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 dal nuovo CCNL unico della Mobilità), mentre la neonata Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, superate le incertezze di questa sua prima fase operativa, 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 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 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.

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 da quanto 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.

## **LE ELEZIONI DLF**

Nel corso dell'ultimo quinquennio, dopo la stipula, nell'aprile 2003, del Contratto Aziendale FS nell'ambito del CCNL delle Attività Ferroviarie, la vicenda del DLF ha attraversato un prolungato periodo di grande incertezza.

Nello stesso periodo, la Filt-Cgil ha sostenuto con determinazione la necessità che, pur nel sempre più difficile quadro nel quale si è andata collocando FS, il DLF mantenesse le ragioni per svolgere la propria attività in un quadro di risorse adeguate, sia nella gestione corrente che nella condizione patrimoniale.

Contestualmente, in questi anni, gli uomini e le donne impegnati nelle attività del DLF ed eletti negli organismi delle associazioni nazionale e territoriali provenendo dalle liste sostenute dalla Filt-Cgil, hanno concorso fattivamente perché molte delle incertezze di prospettiva fossero superate e, nel frattempo, espresso quanto di meglio era nelle loro possibilità affinché - anche nella ristrettezza dei mezzi e, quindi, con grande attenzione al rigore gestionale - il DLF fosse in condizioni di assicurare iniziative utili ai soci, ai frequentatori, al territorio.

Gli ultimi sviluppi del confronto con FS stanno finalmente determinando un possibile e soddisfacente punto di equilibrio per la prospettiva futura del DLF, con un quadro di risorse sostanzialmente accettabile e in un nuovo assetto organizzativo e regolamentare che, razionalizzando alcune articolazioni e portando in completa trasparenza ogni aspetto gestionale interno, conferma il peculiare radicamento territoriale del DLF attraverso una tuttora ramificata presenza di numerose associazioni territoriali autonome e responsabilizzate.

Le elezioni per il rinnovo degli organismi direttivi delle associazioni territoriali, indette dal Consiglio Direttivo dell'Associazione Nazionale DLF per il 25-26-27 novembre prossimi, rappresentano la concreta chiusura di quella fase di incertezza e l'apertura di una nuova stagione nella lunga storia del DLF.

In preparazione della scadenza elettorale, tutte le strutture della Filt-Cgil sono nei prossimi mesi impegnate a contribuire, promuovere e sostenere l'elaborazione di linee programmatiche e l'individuazione di candidature coerenti con l'impegno positivamente profuso in questi anni, con le competenze e le capacità gestionali ed innovative concretamente dimostrate finora, con le nuove impegnative sfide che le attività del DLF dovranno affrontare nei prossimi anni.