



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 05 marzo 2010
Prot. n° 040/S.G./Or.S.A.

Egr. Ing. Mauro Moretti
Amministratore Delegato F.S. S.p.A.

p.c. Egr. Sen. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Oggetto: Lettera Aperta

Egr. Ing. Moretti,

con sorpresa e con un certo disagio, abbiamo appreso che in occasione della Convention del 25/26 febbraio u.s. di dirigenti e novelli quadri executive del Gruppo FS, uno dei principali argomenti sia stato il difficile rapporto con il Sindacato. Sappiamo che, partendo dal confronto delle condizioni normative ed economiche dei lavoratori delle FS con quelle dei lavoratori delle altre imprese di trasporto ferroviario (a Suo dire: bassi salari e fino a 45 ore di lavoro settimanali), è stato rappresentato il negativo ruolo del Sindacato e, in particolare, di quello Autonomo e di Base da Lei definito impropriamente Corporativo che, per la sua azione conflittuale, rappresenterebbe un impedimento allo sviluppo delle Società del Gruppo FS nel contesto di competizione e di competitività. Una vera e propria chiamata alle armi contro l'ORSA.

Le Sue dichiarazioni, in quella Sede, hanno dato una chiave di lettura del rapporto con l'ORSA assolutamente fuorviante. Una visione che altera il sistema relazionale e che, in fondo, rispecchia il taglio che Lei ha voluto imprimere alle relazioni industriali nelle FS.

Da un'Azienda come FS, di proprietà dello Stato, ci aspettavamo un rispetto formale e sostanziale dei precetti costituzionali, delle leggi e, più in generale, dei ruoli che ognuna delle parti sociali assume. Difatti, è in tale ambito che il Sindacato rappresenta i lavoratori e ne difende legittimamente gli interessi. In questo senso, anche nell'attuale processo di liberalizzazione, la nostra lettura diverge sostanzialmente dalla Sua.

Le questioni relative agli scioperi, che hanno visto e ancora vedono l'ORSA protagonista in un'impegnativa azione sindacale, meritano una lettura più veritiera perché iniziano nel momento in

cui Lei, nella posizione di Amministratore Delegato di RFI, intendeva modificare l'equipaggio dei treni ricorrendo all'ausilio di una banale "sveglietta", detta Vacma: uno strumento ritenuto rudimentale e dannoso, bocciato non solo dai lavoratori e dalle istituzioni preposte (33 ASL, Coordinamento Tecnico Interregionale, il Ministero dei Trasporti), ma dall'intera comunità scientifica (...). La Sua pretesa, ing. Moretti, era quella di utilizzare l'antiquato marchingegno per consentire, addirittura, su circa 6000 Km di linea, la condotta dei treni con un macchinista solo (PIR 2004). La lotta del Sindacato, la cui giustizia è apparsa ancora più evidente dopo il drammatico incidente di Crevalcore, ha sconfitto il Suo progetto, costringendoLa a mettere in sicurezza tutta la Rete Ferroviaria Italiana attraverso l'introduzione di sistemi tecnologicamente più evoluti. Ancora oggi, dopo il Suo ulteriore intervento sull'equipaggio, l'ORSA è in rotta di collisione perché lo considera gravemente carente sotto l'aspetto della sicurezza: dei macchinisti alla guida e del personale dei treni la cui attività è stata oltremodo appesantita senza alcun riguardo per le loro condizioni di lavoro, avendo negato loro ogni ausilio tecnologico, in particolar modo del così detto "bordo sensibile" sulle porte dei treni. In poche parole, la nostra distanza dal Suo progetto si può sintetizzare in una sola parola: "sicurezza del lavoro", che poi è sovrapponibile a quella dei viaggiatori e della collettività.

Riguardo ai processi di liberalizzazione e alle cosiddette sfide competitive, la soluzione non può consistere nell'abbattimento delle condizioni economiche e normative dei lavoratori livellandole a quelle più basse esistenti nel mercato del lavoro e, anche in questo senso, non vogliamo farLe mancare il nostro giudizio. Lei non ha fatto nulla, anzi, la Sua preoccupazione e l'allarmismo lanciato, in ogni dove, per l'incombente competizione con NTV riguardo la paventata applicazione, in quella Società, del Contratto del Commercio appaiono del tutto strumentali. Infatti, è noto che la proprietà di NTV è legata a doppio filo con i vertici di Confindustria, di cui FS, essendone associata, rappresenta uno dei maggiori contribuenti. Ci sembra strano che gli associati di Confindustria non applichino il CCNL delle Attività Ferroviarie, costruito e sottoscritto dalla stessa insieme ai Sindacati. Lei, qualora veramente preoccupato, dovrebbe fare di più, ne avrebbe gli strumenti e soprattutto il dovere.

Egregio Amministratore non ha fatto nulla nemmeno nella fase negoziale del Contratto della Mobilità, in cui la Sua associazione è protagonista nell'ambito della delegazione datoriale, ma che non si è affatto distinta per chiudere l'accordo minimale sui quattro punti.

Paventiamo che anche la Sua preoccupazione, riguardo al mercato, sia finta e strumentale e che, in un prossimo futuro, sarà presa a pretesto per mettere in discussione i diritti, le tutele e le retribuzioni dei lavoratori, oscurando le principali cause della lievitazione dei costi: le frammentazioni societarie e divisionali operate all'interno del Gruppo, con la conseguente perdita

delle sinergie e delle economie di scala su cui ogni grande impresa, normalmente, fa leva per stare sul mercato.

Non vogliamo far mancare il nostro giudizio neanche per quanto riguarda la gestione. Noi pensiamo che Lei abbia operato in una direzione univoca e cioè quella finanziaria, prescindendo dalla ricerca doverosa dell'opportuno, necessario, equilibrio tra bilancio e sviluppo industriale. Segnaliamo che Lei ha privilegiato l'obiettivo finanziario a discapito di quello industriale, in quanto coincidente con la chiusura del bilancio 2009, temporalmente collegato alle sorti del management. Prova ne sia l'accelerazione imposta, appunto, al conseguimento degli obiettivi bilancistici conseguiti sforando, consistentemente, tutti quelli dei budget previsionali, agendo prevalentemente sul costo del lavoro. Il risultato finanziario potrebbe considerarsi positivo se ben si coniugasse con quello industriale del Gruppo FS ma, purtroppo, così non è: le Fs sono state stressate a dismisura e, a conferma di ciò, siamo costretti a far notare che quasi nulla va bene!

Il segmento merci è stato ridimensionato al punto d'aver lasciato campo libero, questa volta sì alla concorrenza, smantellando, pressoché definitivamente, il cosiddetto reticolo produttivo delle merci e cedendo, talvolta, attività e mezzi alle imprese concorrenti.

Va male anche il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza che, nel recente passato, ha tagliato fuori molti centri medio grandi e che, proprio in questi giorni, ha subito un ulteriore ed importante ridimensionamento dell'offerta complessiva, escludendo interi territori da tale servizio.

Quanto al trasporto regionale, malgrado l'apprezzabile risultato delle modifiche normative che consentono l'affidamento del servizio per sei anni, prorogabili di altri sei, e la definizione dei contratti con quasi tutte le regioni, il risultato, oramai sotto gli occhi di tutti, è quello che si stanno determinando, sempre più, frammentazioni societarie la cui utilità sfugge ai più, perché talvolta dette operazioni vengono realizzate con aziende di valore e interesse ferroviario sicuramente inferiore a quello che mette in campo FS. Quindi, anche sotto questo profilo, è facile dimostrare che il Gruppo si sta impoverendo. Non meno grave è assistere a cosa sta accadendo in Piemonte, dove Trenitalia partecipa alle gare assieme a GTT e TLN con importi base di contributo pubblico sostanzialmente equivalenti a quelli non accettati in occasione della trattativa per la stesura del contratto con la Regione Piemonte: trattativa conclusasi negativamente con una fragorosa rottura; in questa occasione FS ha dimostrato assoluto disinteresse per le sorti di circa 2500 ferrovieri.

Non meno grave è la questione delle officine di manutenzione di Trenitalia che sono state sostanzialmente depotenziate al punto che oggi sono "frequentate" da schiere interminabili di appaltatori privati, che certo realizzano i loro profitti a scapito delle condizioni di lavoro dei loro dipendenti o della qualità del servizio appaltato, oppure su entrambe. Ciò ha provocato una crisi dell'apparato produttivo senza precedenti, causando la scarsa affidabilità dei locomotori e dei treni

completi, che sta determinando una vera e propria rivoluzione tra i clienti, specialmente tra i pendolari.

Anche per l'infrastruttura, al di là delle chiacchiere, la situazione è critica. Gli infortuni mortali (esclusi quelli in itinere) ammontano a 19 nell'ultimo quinquennio. La carenza di personale ha raggiunto livelli oramai insostenibili e le statistiche sulla manutenzione effettuata si basano su artifici, utili solo a soddisfare l'Ego di chi ha bisogno di consolatori dati per poter sostenere, al di là della realtà, che tutto va bene. Lo stesso Ego che La anima nel ruolo di Amministratore Delegato del Gruppo, interpretato in maniera talmente anomala da far apparire gli impotenti Amministratori e il management del Gruppo figure talmente accessorie da mettere in discussione l'autonomia delle stesse società. Tali società, come tutti sanno, invece, dovrebbero essere veramente caratterizzate da vera e palese autonomia gestionale ed imprenditoriale, presupposto essenziale per la sopravvivenza del Gruppo stesso e per la sua unicità. In poche parole, dopo la Sua gestione, non sarà più possibile, neanche ai più sapienti e convincenti imbonitori, sostenere che le società del Gruppo, specie le due principali, siano autonome nella gestione e nelle loro prerogative d'Impresa; è facile prevedere, sembra tranne che da Lei con la Sua pretesa di interpretare tutte le parti in commedia, che la condotta adottata provocherà la rottura dell'Unicità del Gruppo FS.

La rete ferroviaria è un deserto; l'assistenza alla clientela è carente e le biglietterie nei centri medio piccoli sono una chimera, per non parlare dell'ingente patrimonio delle stazioni ormai al degrado e in balia di orde di vandali che mettono in serio pericolo la sicurezza dei ferrovieri e dei viaggiatori. Mentre, in assoluta controtendenza, nelle grandi stazioni il servizio di assistenza è rivolto sostanzialmente alla clientela dell'Alta Velocità e non alla totalità dei clienti.

Pensiamo che le questioni industriali avrebbero dovuto essere sostenute anche con importanti inserimenti di forza lavoro, in misura tale da rendere efficace e qualitativamente accettabile per la clientela il prodotto treno.

Invece assistiamo alla penalizzazione del trasporto pendolari e del cosiddetto servizio universale a vantaggio del nuovo prodotto Alta Velocità che, osservando le azioni di frazionamento e perimetrazione in corso, temiamo sarà destinato ad essere immesso sul mercato.

Anche il quadruplicamento della dorsale, attrezzato per l'Alta Velocità e realizzato con ingenti costi per la collettività, non ha conseguito i risultati attesi in termini di significativo potenziamento complessivo dell'offerta di trasporto ferroviario. Non può essere sottaciuto neanche lo scarso gradimento che incontra nella clientela l'Alta Velocità a causa dell'abnorme surplus di offerta treni, che sommato ai problemi strutturali, ha determinato un prevedibile e, per questo, evitabilissimo disservizio.

Su tutti i segmenti del trasporto prodotto da FS, sia sul piano qualitativo, ma anche quantitativo, le scelte operate hanno reso le Ferrovie dello Stato invise alla clientela e hanno

scaricato sui lavoratori dei treni e delle stazioni, senza fornire loro alcun aiuto, il compito esclusivo, gravoso e talvolta mortificante di rappresentare l'Azienda e di giustificarne l'inefficienza.

In buona sostanza, pensiamo che alla mobilità del Paese sia stato inferto un colpo durissimo per l'incapacità di interpretare il ruolo di chi, preposto alla gestione di un'Azienda Pubblica, principale vettore del sistema di mobilità, non ha avuto consapevolezza di questa importante missione e temiamo che le ferrovie si siano avviate verso un voluto e colpevole declino industriale.

Con l'occasione non possiamo non farLe rilevare come l'ultima trovata sull'Area Quadri sia da censurare anche sotto il profilo relazionale, poiché tende in maniera surrettizia a modificare il CCNL in essere, prescindendo dalle sue regole, intervenendo addirittura sulla delicata materia retributiva. L'effetto che produrrà il "Progetto Executive", per i suoi contenuti e per le modalità adottate in maniera unilaterale, sarà quello di demotivare la quasi totalità dei ferrovieri e non solo dell'Area Quadri. Riguardo poi a quest'ultima, non si può sottacere come le cosiddette scelte premianti, di cui ci occupiamo, rappresentino la bocciatura dei numerosi rimanenti Quadri, che insieme agli altri lavoratori hanno contribuito in maniera significativa a garantire la produzione con gli scarsi mezzi a loro disposizione e al conseguimento del tanto da Lei decantato utile di bilancio 2009. Tali dipendenti, come Lei ben sa, sono ancora in attesa della corresponsione del premio di risultato relativo agli anni 2007, 2008 e 2009, che porta il legittimo credito dei ferrovieri ad una cifra importante di cui rinnoviamo, ancora una volta, la richiesta di liquidazione in tempi rapidi.

Questi lavoratori già oggi denunciano al Sindacato, con dovizia di particolari, come l'iniziativa aziendale non sia stata sempre improntata all'individuazione delle professionalità elevate e invocano adeguati interventi per ricondurre il tutto nei termini già previsti dal CCNL; l'ORSA, loro interprete, chiede l'apertura di un confronto al fine di correggere quanto di dannoso si è verificato con l'arbitrario atto unilaterale.

Ing. Moretti, il nostro giudizio sulla Sua gestione ci induce a ritornare sulla pesante questione del disastro di Viareggio, unicamente per dare continuità alla nostra azione in difesa della sicurezza dei lavoratori e dell'intera collettività. Avevamo chiesto il rispetto delle procedure per il trasporto delle merci pericolose e abbiamo ottenuto risposte non convincenti e tantomeno esaustive ed è per questo che la nostra azione sindacale continuerà ad essere tanto determinata.

Anche se prendiamo atto che le successive misure prevenzionali adottate ci hanno consentito di lavorare con maggiore tranquillità, facciamo notare che si possono considerare solo "misure tampone" e che c'è ancora molto da fare. Ci lasci, comunque, dire che la Sua dichiarazione, in sede di Audizione al Senato, che non avrebbe attivato neanche le procedure assicurative a favore delle vittime di Viareggio, non poteva e non può incontrare il nostro favore. Ancora oggi, malgrado abbia corretto quella posizione, nulla è accaduto di veramente risolutivo. Ci lasci esprimere, ancora, la nostra indignazione per avere Lei definito nella successiva Audizione del 2 febbraio scorso al

Senato *“uno spiacevolissimo episodio”* il drammatico disastro di Viareggio. Quel disastro non può e non deve essere liquidato come un episodio, specie da chi, al di là delle responsabilità che saranno accertate, dovrebbe, quantomeno, sentire il peso morale dei morti, dei mutilati, dei feriti e delle devastazioni provocate dal deragliamento di un treno che era nelle disponibilità di FS da anni.

Nella stessa Audizione Lei è apparso particolarmente in “forma” e si è concessa un’ulteriore sciocchezza, arrivando a rilasciare la seguente, ulteriore, dichiarazione *“...si è ridotto il numero degli incidenti ed è stato possibile, paradossalmente, anche conoscere le cause di molti incidenti che prima non si comprendevano. Incidenti che, secondo la letteratura in materia di incidenti aerei, sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti ...”*.

Sarebbe stato, invece, corretto riconoscere che i sistemi tecnologici evoluti introdotti in questi ultimi anni, grazie alla nostra lotta sindacale, hanno innalzato i livelli di sicurezza del sistema ferroviario. Un miglioramento che Lei ha utilizzato in modo strumentale e fuorviante, imputando, addirittura, alla litigiosità dei macchinisti o dei macchinisti e capi treno, a seconda dei casi, le responsabilità degli incidenti.

Questa dichiarazione, inaccettabile sotto tutti i punti di vista, rilasciata in sede tanto autorevole, palesa la scarsa considerazione che Lei ha per il lavoro e, considerate le sdegnate, irripetibili reazioni che in questi giorni stiamo ricevendo, ci corre l’obbligo comunicarLe che altrettanta scarsa considerazione i lavoratori hanno nei Suoi confronti.

Concludendo, Ing. Moretti, ci sembra che Lei intenda il rapporto con l’ORSA in maniera sbagliata, soprattutto vecchia e palesemente condizionata dalle esperienze passate, allorché era preposto alla conduzione della Segreteria della FILT; ne è prova inconfutabile l’appellativo usato nei confronti della nostra Organizzazione, che anche in questa occasione intende dichiararsi aperta e leale con le FS e, soprattutto, con i Lavoratori.

Tuttavia, ci consenta di dichiararLe, altrettanto apertamente e lealmente, che a causa del giudizio severo sulla Sua gestione, sulla scarsa sensibilità mostrata nei confronti delle vittime degli incidenti ferroviari e non ultimo per lo scarso rispetto mostrato nei confronti dei clienti e dei lavoratori, l’ORSA auspica vivamente che Lei non sia confermato nel Suo incarico, considerando questa evenienza una vera iattura per l’Azienda. Questa Azienda ha bisogno di dipendenti motivati che si identifichino nel management e non lo vedano come un nemico, così come ha bisogno di una Dirigenza che recuperi la necessaria motivazione, affrancata dal giogo dell’unico uomo al comando.

La parola d’ordine per l’ORSA da oggi sarà: *“Una nuova primavera per le FS”*

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

