

Dopo la pausa estiva...

IN QUESTO NUMERO

- *Dopo la pausa estiva...*
- *Sciopero FAST Ferrovie - ORSA del 27 settembre 2006*
- *Sicurezza*
- *Il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie*
- *Cabina di Regia*

Dopo l'ufficializzazione del bilancio fallimentare del Gruppo FS ed in particolare di Trenitalia, con un passivo che si avvicina drammaticamente al miliardo di euro, è nata la soap-opera del cambio del vertice aziendale.

Anche noi, insieme alle altre OO.SS., ci siamo impegnati nel sollecitare la Proprietà, quindi la politica, ad un rapido cambio del vertice Aziendale; questo perchè il tempo a disposizione per risanare i danni, che questo gruppo dirigente ha fatto negli anni, è ormai agli sgoccioli.

Siamo altresì convinti che il sindacato e i lavoratori abbiano già fatto la loro parte, accettando i sacrifici che il CCNL ha portato con sé, convinti che era la strada necessaria da percorrere nell'ottica del risanamento e del rilancio del Gruppo F.S..

Tutto ciò è stato, però, reso vano dalle inadeguatezze gestionali e dai conflitti fra i vari manager che, troppo spesso sembrano rispondere ad esigenze politico/partitico anziché alle necessità industriali del Gruppo FS.

Sì, ormai era inevitabile che l'azionista, il nuovo Governo del Paese, aveva deciso che l'ing. Catania doveva essere allontanato, solo che ci è voluta un'intera estate per "convincerlo" – a suon di milioni di euro.

In tutta questa storia, per recuperare il tempo perso, non poteva essere fatta scelta migliore dell'ing. Mauro Moretti come nuovo Amministratore Delegato.

Vediamo di buon auspicio tale nomina per il futuro Aziendale, non certo suggestionati dal suo passato da Sindacalista ma, per le sue profonde conoscenze tecniche e gestionali, è definito uno dei massimi esperti europei di sistemi ferroviari.

L'ing. Moretti non ha l'alibi del novizio, conosce profondamente tutte le aziende del Gruppo FS e i manager che le gestiscono, con i loro pregi e difetti, saprà quindi certamente costruirsi una squadra adeguata e competente per vincere la sfida del risanamento.

Queste affermazioni fatte da noi, che non siamo mai stati fra i più simpatici all'ing. Moretti ne tantomeno noi teneri nei suoi confronti, stridono ai più ma, siccome è nostro costume valutare le persone dai fatti e non abbiamo mai fatto mistero sulla stima che nutriamo, ci aspettiamo da lui ottimi risultati anche se saranno frutto di aspri scontri.

Il cambio del "timoniere" ci fa sperare che la crisi in cui versava il management FS venga avviata ad una rapida soluzione; è questo un passaggio indispensabile per affrontare con altrettanta rapidità la crisi industriale che l'intero Gruppo F.S., ed in particolare Trenitalia, sta attraversando.

Riteniamo, infatti, che il vero fallimento dell'ing. Elio Catania sia ascrivibile nella condotta incolore e debole – nonostante l'accorpamento dei due massimi incarichi di Amministratore Delegato e Presidente del Gruppo FS - sia nei riguardi del Management delle società del Gruppo FS. che nel confronto col Governo; basti pensare alla debole, se non insignificante, opposizione al Governo in occasione dei tagli sui trasferimenti da Stato operati nell'ultima Finanziaria.

Il fallimento della politica industriale dell'ing. Catania è sotto gli occhi di tutti; era partito con le "strombazzate" previsioni di ripiano del deficit aziendale e sull'importanza da dare alle risorse umane interne, il cosiddetto "potenziale umano dei Ferrovieri", per arrivare, invece, alla continuazione delle politiche "Cimoliane" di inasprimento delle relazioni industriali attraverso violazioni continue delle regole definite ed il progressivo confinamento del Sindacato e dei Lavoratori in un ruolo subalterno e mortificante.

Pertanto, auguriamo buon lavoro all'ing. Mauro Moretti nuovo Amministratore Delegato e al dott. Innocenzo Cipolletta nuovo Presidente del Gruppo FS.

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

Sciopero FAST Ferrovie—ORSA del 27 settembre 2006

Nonostante la fase di trasformazione in atto, per quanto ci riguarda restano in piedi tutte le motivazioni che ci hanno portato a dichiarare l'azione di lotta per il 27 settembre 2006.

Continuiamo a chiedere, a pretendere chiarezza sulle seguenti questioni ancora aperte:

*...vorremmo
chiarezza per
le sorti di
società come
Italferr ed in
particolare di
Trenitalia
dove in troppi
“sperano di
metterci le
mani...*

Assetti societari del Gruppo FS S.p.A.

Le troppe voci che circolano in merito a una modifica degli assetti del Gruppo FS con posizioni distinte fra il Ministro dei Trasporti e quello dell'Infrastruttura certamente non ci fanno ben sperare; anche perché ricordiamo ancora gli assetti che disegnava la famosa “Direttiva Prodi” poi bocciata dai lavoratori. Inoltre, nei riguardi del nuovo corso, vorremmo chiarezza per le sorti di società come Italferr – mai vista di buon occhio dal nuovo Amministratore Delegato – ed in particolare di Trenitalia dove in troppi “sperano di metterci le mani, mentre noi chiediamo una Società unica e forte capace di affrontare il mercato del trasporto ferroviario non solo in Italia ma anche di essere in grado di presentarsi in tutta Europa.

Rilancio degli investimenti e superamento dell'attuale crisi finanziaria e gestionale in atto

Diventa necessario ridare i dovuti finanziamenti recuperando le risorse tolte al Gruppo FS e al TPL in genere, avviando una politica di riequilibrio delle tariffe sui livelli europei e mettendo fine ai continui tagli sui contratti di servizio e di programma. Quale migliore occasione se non l'attuale fase di studio del DPEF per il 2007.

Piani industriali e di sviluppo che salvaguardino la sicurezza e l'occupazione

Ripresa del sistema di relazioni industriali

Già andato drammaticamente in crisi fin dalla gestione dell'ing. Cimoli.

Applicazione degli accordi intercorsi con il Gruppo FS

Specialmente in materia di dispositivi di sicurezza (vedi dissociazione del dispositivo VACMA).

Sicurezza

Proprio in merito al tema della sicurezza dove verte la principale motivazione della nostra azione di lotta, riteniamo sia necessario ritrovare la serenità per affrontare la problematica abbandonando le battaglie di principio che fino ad oggi non ci hanno permesso di fare passi avanti.

Nelle ferrovie italiane si stanno apportando significative innovazioni tecnologiche che giocoforza richiedono diverse soluzioni organizzative e avranno ricadute anche sull'organizzazione del lavoro.

Se si vuole, quindi, veramente perseguire una maggiore competitività del trasporto ferroviario, producendo maggior qualità, si deve necessariamente migliorare le condizioni di lavoro e soprattutto ricercare la maggior sicurezza. Tutto questo passa pure attraverso una soluzione della vertenza VACMA, affrontata senza bluff, senza aggirare i problemi e soprattutto senza atti intimidatori come ad esempio il Licenziamento del collega Dante De Angelis che deve rientrare prima possibile e che da troppo tempo in troppi promettono e si impegnano nella soluzione; ma di atti concreti non se ne sono visti.

Riteniamo che bisogna smetterla di usare il licenziamento di De Angelis come spot ad effetto, se poi non si è in grado di dare soluzioni, perché dietro alla vertenza politica c'è l'Uomo e da troppe parti e da troppo tempo giungono solo promesse.

Come sindacato, abbiamo sempre cercato di tenere la problematica a toni bassi e ora anche grazie al cambio del vertice, ritirare il licenziamento e separare il sistema VACMA dal sistema SCMT, sarebbe certamente un buon inizio.

Il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie

Il CCNL delle attività ferroviarie, ormai in scadenza al 31.12.06 e del quale presto daremo formale disdetta, necessita di un negoziato rapido affinché si possano evitare dannosi periodi di conflittualità che nocerebbero sia alla ripresa del Gruppo FS sia alle altre aziende presenti nel settore.

Soprattutto nocerebbe al trasporto ferroviario del nostro Paese e quindi allo sviluppo industriale di cui ne è il volano.

Del resto il negoziato di rinnovo contrattuale deve risolvere preventivamente i nodi politici rispetto alle trasformazioni organizzative condivise riguardo agli assetti industriali del Gruppo FS e necessita un riconoscimento ai propri dipendenti dei necessari recuperi salariali.

Altro punto politico da risolvere velocemente rimane quello della "clausola sociale" dove necessita anche l'impegno delle istituzioni affinché si applichi un solo contratto nel settore delle Attività Ferroviarie e impedire quel dumping contrattuale che troppo spesso viene utilizzato dai competitor di Trenitalia.

Ultimo punto, ma non in ordine d'importanza, il rinnovo contrattuale deve rendere possibile la ricostruzione del rapporto fiduciario necessario nelle relazioni sindacali e come già detto in precedenza l'annullamento del licenziamento di Dante De Angelis e l'applicazione degli accordi sulla disgiunzione del VACMA senza attendere le imposizioni esterne o sperando in soluzioni esterne, sarebbe un buon passo avanti.

*...bisogna
smetterla di
usare il
licenziamento
di De Angelis
come spot ad
effetto...*

Cabina di Regia

La “cabina di regia” cosa dovrebbe essere?

In poche parole e per estrema sintesi dovrebbe essere la stanza di compensazione pre-decisionale tra le diverse esigenze dei diversi soggetti interessati: in pratica la nuova Concertazione!

Già in passato si è sentito parlare di cabine di regia poi miseramente fallite, oggi la nuova legislatura sta riorganizzando diverse “cabine di regia” e a noi interessa quella dei trasporti e della mobilità in quanto il 17 luglio u.s abbiamo siglato un accordo con lo stesso Ministro dei Trasporti On. Alessandro Bianchi poi sconfessato di fatto dalla Presidenza del Consiglio. Nel protocollo abbiamo definito la funzione e la composizione della c.d. cabina di regia finalizzata a definire linee strategiche e direttive generali di regolazione – anche in materia di tutela dei diritti del lavoro e di rispetto delle libertà sindacali - sugli assetti industriali e sui raccordi fra Stato e Regioni sul riassetto del trasporto pubblico locale.

Il protocollo da noi sottoscritto insieme ad altre OOSS e al Ministro dei Trasporti però ha un vulnus di fondo ... non è condiviso dai sindacati confederali più l'UGL perchè migliorativo rispetto a quanto sottoscritto dai segretari confederali con la Presidenza del Consiglio dei Ministri qualche giorno prima.

Forse prima di insediare le cabine di regia per concertare le problematiche nei vari Ministeri necessita una “cabina di regia” che organizzi le cabine di regia?

Comunque la polemica non serve a risolvere il problema, perché questo "istituto bilaterale" doveva diventare nelle intenzioni di tutti, parti sociali e Governo, lo strumento per confrontarsi sul governo degli investimenti e delle relazioni industriali all'interno del comparto dei trasporti per agevolare il rilancio dei diversi vettori, anche in relazione ai processi di liberalizzazione in atto che contribuiscono a far crescere il Paese.

In tutto questo è evidente che la concertazione che si sta avviando sarà differenziata dove le parti sociali saranno definite di serie A se fanno riferimento a CGIL – CISL –UIL e .. UGL, mentre saranno definite di serie B se fanno riferimento al sindacalismo autonomo e di base .

Concetto per noi inaccettabile e avvalora ancora di più le motivazioni alla base dell'azione di sciopero del 27 settembre 2006 dalle ore 9,01 alle ore 17,00 che rimane, per Fastferrovie, un punto ed un'occasione nodale ed imperdibile per la salvaguardia di F.S.spa e quindi per la stabilità ed il rilancio dell'occupazione nella nostra Azienda.

*...non è
condiviso dai
sindacati
confederali
perchè
migliorativo
rispetto a
quanto
sottoscritto
dai segretari
confederali...*

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613

Tel.: 06 4454697

Tel.: 06 47307666

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

Siamo su internet

www.fastferrovie.it



...Costretto a lasciare

