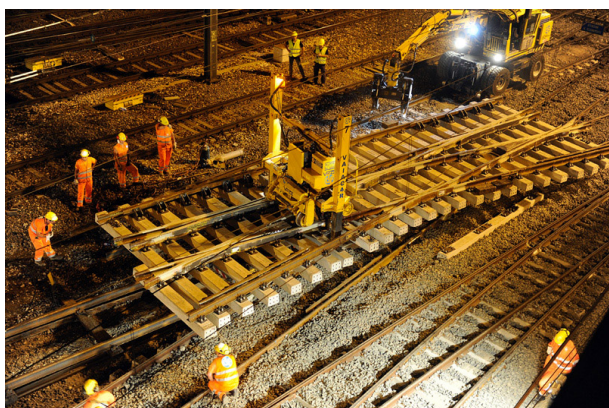




Trasporti

Ferrovieri contro la politica di privatizzazione della manutenzione infrastrutture di RFI.



Nazionale, 22/12/2014

A livello nazionale la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - SPA), ha concessione ministeriale (60 anni a partire dal 31 ottobre 2000) per la gestione della rete ferroviaria e riceve fondi dall'azionista statale (ministeri infrastrutture e economia) in virtù dei cosiddetti Contratti di Programma (CdP), conto servizi e conto investimenti, nell'ordine di miliardi di euro all'anno;

per esempio: l'onere finanziario statale per le erogazioni a RFI per il 2012 (in conto esercizio ed in conto investimenti) è stato pari a 3.197 milioni, di contro ai 4.428 milioni del 2011 (nel 2010 era stato di 2.947 mln). [fonte; Corte dei Conti].

Nell'Unità Produttiva Direzione Territoriale Produzione (DTP) Roma - Manutenzione Infrastrutture- di RFI sono attualmente impiegati circa 1000 ferrovieri su circa 80 impianti per il controllo e mantenimento in efficienza dei binari, dei dispositivi elettrici/elettronici e di telecomunicazione ferroviari, sull'intero territorio del Lazio e su parte di quello abruzzese.

In questa Unità Produttiva, che ovviamente è tra le più importanti d'Italia, in linea con la politica societaria generale, la dirigenza aziendale sta procedendo a spada tratta allo smantellamento dell'apparato produttivo (risorse umane e strumentali) a tutto vantaggio delle imprese ferroviarie private a cui si conferiscono volumi sempre crescenti dell'attività manutentiva oltre che di costruzione/demolizione dell'infrastruttura ferroviaria.

Le risorse finanziarie destinate all'impresa privata ogni anno nella DTP Roma, più o meno eguagliano quelle destinate annualmente al pagamento degli stipendi dei circa 1000 ferrovieri del settore manutenzione attualmente in forza presso la stessa: praticamente esiste un intero settore manutenzione infrastrutture parallelo nella DTP Roma.

Va rilevato inoltre che in funzione della riduzione dei costi di gestione e dei fabbisogni manutentivi la dirigenza procede allo smantellamento progressivo di importanti pezzi della stessa rete infrastrutturale (posti di smistamento e di manovra [denuncia del delegato Testa su cui USB ha aperto un contenzioso con RFI per la relativa sanzione da questa comminatagli]), con ripercussioni negative sulla gestibilità del traffico tradizionale locale e interregionale (questione pendolarismo e mobilità urbana), e a tutto vantaggio delle tratte alta velocità (AV), su cui (in linea con la politica nazionale) vengono dirottate la maggior parte delle risorse finanziarie conto investimento e su cui si impernia tutta la progettualità ri-organizzativa occupazionale e professionale (esercizio).

Il dirottamento delle risorse finanziarie verso l'impresa privata si configura, oltre che come erosione della sovranità sociale sul bene comune ferrovie, come attacco strisciante all'impianto contrattuale dei ferrovieri, attuato con mezzi fraudolenti e di fatto in contrasto con il combinato disposto della legislazione sul diritto del lavoro.

Da evidenziare che a fronte dell'applicazione in RFI di un contratto di settore (CCNL della Mobilità, area Attività Ferroviarie), l'impresa privata adotta categorie merceologiche varie tra cui Metalmeccanico, Edile, Commercio, o quanto di più conveniente possa trovare nel mercato contrattualistico, e cosa più grave gestisce il rapporto di lavoro con i propri dipendenti in violazione di ogni seppur vario CCNL; in particolare sui nastri di lavoro giornalieri e settimanali, sfondando di brutto anche i limiti di legge (D.lgs 66 e s.m.i).

Sul piano delle relazioni industriali nella DTP Roma si assiste ormai alla conclamata subordinazione delle OOSS di categoria (FILT – FIT- UILT – FAST – UGLT) alle politiche di smantellamento della capacità produttiva, occupazionale e professionale della società RFI.

Una annosa e pervicace volontà di esclusione dei lavoratori da ogni istanza di partecipazione all'azione sindacale, è stata la leva con cui RFI si è facilitato il compito di scardinamento delle relazioni industriali nella DTP Roma, e di conseguenza avuta mano libera per l'attacco all'occupazione (in 8 anni 700 posti di lavoro in meno nella manutenzione infrastrutture DTP Roma) e alle condizioni di lavoro dei ferrovieri, attraverso l'azione unilaterale su ogni materia contrattuale e normativa; in primis su orari di lavoro e di riposo.

I delegati di USB negli impianti manutenzione di RFI sono impegnati da tempo nell'azione di contrasto a tale politica, agendo sia sui tavoli di trattativa territoriali con un componente della RSU/RLS, sia con l'intervento diffuso sul terreno dell'Unità Produttiva DTP Roma. In virtù di tale azione, parallelamente alla perdita di credibilità delle altre sigle sindacali, negli ultimi tempi si sta registrando un'inedita attenzione dei ferrovieri della DTP Roma verso la struttura USB di settore, attenzione evidenziata, oltre che da una spontanea richiesta di tesseramento, dalla notevole adesione allo sciopero generale del 24 ottobre scorso (con OrSA): 15% media in tutta l'unità produttiva con picchi dell'80-90% in alcuni impianti; dati che non si registrano neanche nell'effettuazione di scioperi proclamati unitariamente dalle altre sigle.

A seguito di un recente ciclo di assemblee (fuori orario di lavoro) svolte dai delegati USB negli impianti, è emerso chiaramente il disagio dei ferrovieri rispetto alla questione appalti delle attività di manutenzione: le ricadute sulla professionalità, lo sfondamento dell'alveo contrattuale sugli orari di lavoro giornalieri e settimanali, la precisa individuazione di un peggioramento generale delle condizioni di lavoro e in particolare sulla sicurezza (dal 2006 ad oggi 50 morti sul lavoro tra i lavoratori delle ferrovie: 6 all'anno, 1 ogni due mesi), la preoccupazione rispetto alla tenuta dell'impianto di diritti e tutele che già nell'ultimo rinnovo contrattuale ha mostrato evidenti crepe (come non citare facilmente l'aumento a 38 ore di lavoro ottenuto di prepotenza dalla società nell'ultimo rinnovo del CCNL); sono gli elementi d'analisi che gli stessi ferrovieri deducono dal crescente impiego delle maestranze dell'impresa privata, ormai anche in attività di manutenzione ordinaria.

Per questo il delegato USB componente della RSU 18 DTP Roma ha promosso la raccolta di firme della maggioranza della RSU stessa per l'indizione di un'assemblea generale dei lavoratori il prossimo 1 dicembre. Una importante ripresa dell'iniziativa dei rappresentanti dei lavoratori che può lanciare la mobilitazione dei ferrovieri della manutenzione di Roma su temi che riguardano tuttavia l'intera RFI.

USB ferrovieri sosterrà la crescita dell'opposizione dei lavoratori promuovendo iniziative di protesta contro i piani di smantellamento produttivo di RFI e di privatizzazione strisciante della manutenzione infrastrutture, rilanciando sul concetto di interesse sociale delle ferrovie bene comune del Paese.