

QUANDO L'ESTERNALIZZAZIONE DIVENTA SISTEMA

A cura di Carlo Cacciaglia



Chi ha vissuto qualche primavera in più ha ancora l'immagine di un ferroviere con la borsa a tracolla e uno strano martelletto con il manico lungo circa mezzo metro. Questo arnese era munito di una parte piana e una a punta, e l'uomo che lo utilizzava girava intorno al treno percuotendo le ruote,

o meglio le balestre, accertandosi che tutto fosse in ordine.

Questa era ed è ancora una delle figure professionali che facevano parte della Trazione ora divenuta Direzione Operazioni Tecniche, cioè il legame che univa Movimento e Officina.

Oggi il martelletto non serve più, ma quella figura è sempre presente: è il Verificatore, un ferroviere ancor oggi particolare che viene aggiornato costantemente con nuove normative emanate da RFI ed è il garante del buon funzionamento dei rotabili. Inoltre, il suo ruolo è anche quello di intervenire alla bisogna anche con piccole manutenzioni.

Oggi la manutenzione della flotta in ferrovia viene eseguita da:

- O.G.R., le grandi fabbriche dove si effettuano lavorazioni di ciclica o manutenzione programmata;
- Squadre Rialzo, O.M.V. e O.M.L., officine più piccole attrezzate di carro soccorso per intervenire in caso di svii o incidenti, dove si svolge la manutenzione corrente a carrozze, locomotori elettrici e diesel.

Il mondo di queste realtà manutentive è composto da squadre di

personale che operano nei parchi vetture a ridosso delle stazioni e che eseguono manutenzione a treno completo; da personale addetto ai magazzini; da collaudatori che controllano sia i pezzi di ricambio forniti dalle ditte committenti che dalle ditte private che lavorano come partner nella riparazione dei rotabili. I lavoratori del settore hanno varie occupazioni: fonditori, elettricisti, falegnami, tappezzieri, tornitori, meccanici, calderai, verificatori, manovratori e tanti altri.

Questo in modo superficiale è il microcosmo delle officine in F.S.. Con il passare del tempo naturalmente i rotabili sono cambiati, si sono evoluti grazie alle nuove tecnologie, sempre più sofisticate, che hanno determinato la sparizione di qualche mestiere e l'introduzione di nuove professionalità.

Il progressivo calo delle quote di mercato dei trasporti ferroviari era già evidente negli anni '90 e nonostante gli sforzi profusi dalle ferrovie dei vari stati membri, la rotaia in continuava a perdere quote a favore di altri vettori e assisteva impotente al boom del trasporto stradale.

I principali obiettivi comunitari per il riequilibrio delle modalità

di trasporto hanno individuato nella liberalizzazione del mercato e l'interconnessione delle reti, la soluzione per il nuovo millennio. Stimolare la concorrenza e migliorarne la competizione, questo ha prodotto negli ultimi anni una serie di Direttive, Decisioni e Libri bianchi.

Le molteplici ristrutturazioni nel Gruppo FS non hanno favorito la produttività tanto auspicata, ma hanno prodotto solamente decadenza. L'apice si è avuto con la Divisionalizzazione, fortemente avversata dal nostro Sindacato, perché giudicata devastante (come del resto in seguito ampiamente dimostrato). Cambiare una struttura senza conoscerne tutti i meccanismi, significa rischiare di perdere qualche segmento, inibendone il buon funzionamento.

In questo scenario le Officine hanno conosciuto tempi di grande confusione. I dirigenti che si sono avvicinati alla conduzione dei vari impianti si sono trovati a gestire una situazione caotica nella quale ogni Divisione emanava le sue circolari e prima ancora che l'ultimo segmento le recepisse, esse cambiavano di nuovo, con il risultato che il lavoro proseguiva solo grazie alla buona volontà ed alla libera interpretazione dei singoli.

Le O.G.R. lavoravano in service per le Divisioni, le quali si erano spartite (spesso senza alcuna logica come dimostra la vicenda Cargo nel nord-est) le piccole officine ampliando enormemente i costi gestionali, grazie anche all'aumento degli addetti alle operazioni non produttive. Nei nostri impianti l'esternalizzazione di molte lavorazioni e lo svuotamento degli operatori hanno rappresentato, spesso, l'insostenibilità di strutture ridotte, in alcuni



casi, a pochi addetti, ma con il permanere di costi di gestione molto alti. Spesso questa logica ha determinato anche l'inosservanza di regole che, invece, dovrebbero essere poste a salvaguardia della sicurezza e della qualità dei servizi offerti, portando la manutenzione ad un punto di non ritorno.

Ma a questo stato si è sovrapposto un clima che va definito con il suo vero nome: ricatto. Infatti, i lavoratori nell'incertezza, che ancora permane, operano senza alcuna soddisfazione e in situazioni di continuo rischio, senza regole, senza badare all'antifortunistica. Per non parlare poi del

paradosso che chi più rivendica sicurezza, regole e investimenti corre il serio rischio di essere additato come il responsabile di una nuova esternalizzazione, perché la sicurezza è un costo ed il pretesto per dare fuori il lavoro è sempre dietro l'angolo, oltre il quale c'è l'inevitabile fine dell'impianto.

Con operazioni poco chiare si è addestrata la concorrenza ad operare nel nostro settore, fornendola anche dei mezzi necessari.

Appare a tutti evidente che tale meccanismo è idoneo non soltanto a smembrare almeno in quattro parti le attività lavorative delle officine operanti nel territorio,



con altrettanti fenomeni di fuoriuscita delle lavorazioni FS e con le ovvie ripercussioni sui lavoratori. In assenza di un sistema di regole che stabilisca in modo obbligatorio l'applicazione del CCNL del settore alle attività ferroviarie, tra le quali vanno comprese evidentemente anche quelle manutentive, il rischio è quello che i lavoratori vedano seriamente insidiati persino i già carenti trattamenti normativi ed economici odierni. In questo scenario quale è stato e quale dovrà essere l'atteggiamento del Sindacato? Intanto vanno evidenziati gli accordi del 23 giugno 2005 e del 1° marzo 2006 laddove la Manutenzione Rotabili, da terra di conquista è ridiventata "core business" dell'Azienda e si è stabilito il blocco delle esternalizzazioni ed il rientro di attività cedute all'esterno. Una leggera speranza riaffiora, si stabiliscono con accordi territoriali i nuovi nastri lavorativi, anche lì dove per tradizione non era mai stato necessario, dal momento che per le lavorazioni programmate non è necessaria la turnificazione, vedi O.G.R..



Con nuove immissioni di personale si tenta di rivitalizzare gli ormai carenti organici. Questi gli strumenti per ridurre il debito manutentivo ormai fuori controllo, ma in realtà ancor oggi le esternalizzazioni (come riportato da autorevoli quotidiani) sono il capitolo di spesa più oneroso per Trenitalia. Dei molti accordi fatti con la Società, i punti resi operativi sono soltanto quelli favorevoli alla stessa, le assunzioni non coprono nemmeno gli addetti ormai prossimi alla pensione. La valutazione che noi diamo alle intese del 2005 e del 2006, a quasi 2 anni dalla loro sottoscrizione, non è soddisfacente e le ventilate nuove Direttive di riorganizzazione del settore non ci lasciano tranquilli. Crediamo che

la questione "Manutenzione" in Trenitalia vada riaffrontata partendo dagli impegni assunti dalla Società per riportare la manutenzione ad uno standard efficiente, con relazioni industriali che non rimangano ferme ai buoni propositi scritti su un pezzo di carta.

Il riconoscimento e la valorizzazione della professionalità, gli aspetti legati all'aggiornamento professionale degli addetti, la sicurezza, la pulizia e l'igiene dei luoghi di lavoro devono passare dagli impegni cartacei alla concretizzazione pratica ed agli interventi esigibili negli Impianti.

La corretta distribuzione dei carichi di lavoro ed una organizzazione in linea con le necessità della produzione del treno devono rappresentare non solo principi da esporre al tavolo di trattativa, ma obiettivi da perseguire giorno per giorno ed impianto per impianto. Casomai lasciando da parte il luogo comune secondo il quale "Il costo dei ferrovieri è oneroso": la verità è che ormai da anni gli stipendi sono sostanzialmente fermi e le nuove immissioni avvengono solo con contratti di apprendistato.

Rispondendo, dunque, alla domanda sul ruolo del Sindacato in questa fase cruciale, come OrSA ribadiamo la necessità di riprendere il confronto ponendo le basi per una riscrittura del dettato contrattuale laddove troppa è la mano libera concessa all'Azienda in termini di cessione delle attività. Vedremo se il sentire sarà comune tra tutte le OO.SS..

Intanto chi vivrà vedrà, ma che sia chiaro: noi non intendiamo – come ha detto un importante dirigente FS "grattarci la globalizzazione" !.