



Messina 08 luglio 2008

Ministero delle Infrastrutture

On. Altero Mattioli

c/o Segretaria Particolare Ottavi Paola

Fax-0644267283

Sottosegretari Infrastrutture e Trasporti

Sen. Castelli Roberto

Sen. Mantovani Mario

Sig. Giachino Bartolomeo

On. Reina Giuseppe Maria

Capo di Gabinetto Dott. Claudio La Folla

Vice Capo di Gabinetto Dott. Silvio Di Virgilio

c/o Fax-0644267370 – 0644123361

Presidente Regione Sicilia

On. Raffaele Lombardo

c/o Segreteria Particolare Catania

Fax-095537792

Signor Sindaco di Messina

Dott. Giuseppe Buzzanca

Assemblea Regionale Sicilia

Presidente dell'Assemblea On. Francesco Cascio

Deputato Regionale On. Fortunato Romano

[*fromano@ars.sicilia.it*](mailto:fromano@ars.sicilia.it)

Capitaneria di Porto di Messina

Com.te A. Samiani

e per conoscenza:

S.E. Il prefetto di Messina

Dott. Francesco Alecci

On. Domenico Scilipoti

Segreterie Nazionali

Filt CGIL

Fit CISL

UILT

OrSA Ferrovie

Fast Ferrovie

Organi D'informazione

Oggetto: Vertenza Stretto di Messina

La fase organizzativa delle nuove formazioni di governo nazionale, regionale e cittadino rischia di trasformarsi nell'ennesimo alibi per RFI che da circa due anni sfrutta ogni pretesto per prolungare l'indecorsa "melina" volta a non rispettare gli accordi raggiunti in seno alla delicata Vertenza nata per regolamentare il servizio di traghettamento nello stretto di Messina.

Dopo la tragedia del Segesta l'ex Ministero dei Trasporti istituiva un tavolo nazionale per la sicurezza della navigazione nello Stretto, condotto nella fase tecnica dal **Dott. Silvio Di Virgilio**. L'iniziativa, nata sotto i migliori auspici, si è presto trasformata in uno strumento a disposizione degli armatori per confermare la linea dei tagli al costo del lavoro.

A coloro che stavano lavorando con serietà per migliorare i livelli di sicurezza nella navigazione, compresi i tecnici del Ministero, apparve come estremo paradosso la scelta "politica" del Ministro di assecondare le richieste del gruppo Caronte&Tourist che con RFI condivideva l'obiettivo di livellare al ribasso la consistenza degli equipaggi in forza alla flotta pubblica ed a quella privata. **In buona sostanza l'ex Ministro Bianchi propagandava sicurezza ma nei fatti riduceva al minimo storico le tabelle di armamento in navi che ad oggi non possono vantare alcuna innovazione tecnologica in grado di sostituire l'uomo in tal misura.** Il tutto avveniva all'indomani di uno dei più gravi incidenti verificatosi nelle acque dello Stretto, le 4 morti bianche del Segesta, purtroppo, non riuscirono a scalfire il cinismo del profitto a tutti i costi.

Le proteste dei lavoratori e la reazione sindacale a tutela della sicurezza sacrificata al marketing raggiunsero livelli importanti, tanto da convincere il governo a metterci una "pezza": il Ministro Bianchi, contestualmente all'emanazione delle tabelle d'armamento ridotte, ordinava la stabilizzazione di 75 lavoratori precari, 20 in Caronte&Tourist e 55 in RFI. Un sorta di contentino che al cospetto dell'ennesima compressione dei livelli occupazionali e della sicurezza assumeva i connotati della beffa.

La mediazione sindacale e l'intervento del Prefetto Alecci, a seguito della forte protesta dei lavoratori esplicita con tre mesi di occupazione degli uffici amministrativi di RFI, portarono ad un secondo accordo che prevedeva l'istituzione di un "Turno Particolare" per agevolare la stabilizzazione part-time e la professionalizzazione di tutto il personale precario **necessario per la sicurezza** e per l'esercizio di traghettamento svolto da Rete Ferroviaria Italiana. Sarebbe stato lo stesso Prefetto ad ordinare le stabilizzazioni all'indomani dell'istituzione del Tavolo Nazionale per la Provincia di Messina, mentre la Capitaneria di Porto si sarebbe occupata della realizzazione del "tracciato" rotatorio necessario per regolamentare il traffico nello stretto e il Ministero si sarebbe impegnato a garantire il monitoraggio tecnologico sull'intera area per 24 ore al giorno (VTS).

L'avvicendamento dei governi- Nazionale, Regionale e Cittadino- ha imposto un brusco arresto alla vertenza con il risultato che la riduzione della forza lavoro è stata attuata in tempi da record mentre della rotatoria non si sente più parlare, la tecnologia a tutela della sicurezza nel migliore dei casi è rimasta quella di prima e la stabilizzazione a tempo indeterminato di 55 unità in RFI (prevista per lo scorso 31 marzo), non solo è ancora in alto mare ma disattende gli accordi ministeriali a causa di una contestatissima selezione che invece di stabilizzare i lavoratori precari tende ad assumere personale ex novo che non può vantare alcuna esperienza sulle unità della flotta pubblica.

Il Tavolo Istituzionale per la provincia di Messina non si è ancora concretizzato, pertanto il Prefetto Alecci resta privo anche dello strumento necessario per ordinare ad RFI l'Istituzione del Turno Particolare e la conseguente stabilizzazione part-time dei marittimi precari che ruotano con contratti di 78 giorni all'anno.

In estrema sintesi, con il silenzio complice delle istituzioni competenti, le aziende hanno incassato la parte utile degli accordi e usato ogni mezzo per evitare di pagare il giusto dazio a lavoratori e cittadini dello Stretto in termini di occupazione, sicurezza ed efficienza del servizio essenziale.

Se allarghiamo il discorso a tutto il Nodo Ferroviario Messinese non cambia l'atteggiamento di dismissione che il Gruppo FS ha da tempo intrapreso. La contrazione di attività nevralgiche come il settore della **Manovra** rotabili, che si occupa del traghettamento dei treni sullo Stretto imbarcandoli sulle navi, è la cartina di tornasole di quelle che sono le reali intenzioni del gruppo FS: lo smantellamento progressivo del ferroviario e la fine del vettore pubblico nell'intera Isola. Tutte le Divisioni di Trenitalia hanno di fatto ridotto l'**offerta commerciale Viaggiatori e merci** in tutta la Sicilia (ricordiamo i 12 treni viaggiatori a lunga percorrenza soppressi con l'orario Trenitalia del giugno 2007) adducendo difficoltà nella garanzia ed economicità legate alle attività di traghettamento che ne sono il perno principale.

Una precisa strategia che Rete Ferroviaria Italiana sta perpetrando da anni, smantellare, ridurre personale e manutenzione in modo da rendere svantaggioso il servizio alle Imprese Ferroviarie a cui non resta che abbandonare l'Isola con le gravi ripercussioni sul tessuto economico e sociale dell'intera regione che già riscontriamo. La eliminazione dei Centri di Comando e professionalità importanti dalla Stazione di Messina hanno di fatto depotenziato il nodo ferroviario da sempre porta della Sicilia per l'intero traffico ferroviario, il tutto in una logica di gioco al ribasso in cui prevale il risparmio del costo del lavoro alle logiche di sviluppo. Discorso analogo per i poli manutentivi cittadini come l'Officina Grandi riparazioni , un tempo fiore all'occhiello ed unica grande realtà altamente specializzata nell'Isola ed oggi ridotta ai minimi termini senza nessuna prospettiva di sviluppo e senza un preciso piano industriale.

Intanto la nave Reggio (ex Razzoli), una delle due tristemente note unità acquistate da RFI contro il parere delle commissioni tecniche istituite all'uopo, il 5 luglio ha fatto registrare l'ennesima tragedia sfiorata nello Stretto.

Dovesse confermarsi l'attuale stasi tattica della "Vertenza FS Messina" sarebbe molto difficile spiegare ai lavoratori ed ai cittadini che anni di lotte e di estenuanti trattative a tutti livelli, hanno prodotto solo tagli al costo del lavoro, calo dei livelli di sicurezza e dell'efficienza del servizio. L'arroganza di RFI che tira a campare snobbando le relazioni sindacali non potrà che sfociare nella reazione inconsulta dei lavoratori ormai esasperati dalla gestione autarchica di una dirigenza aziendale che pur gestendo denaro della collettività ha perso di vista il ruolo di vettore pubblico e insiste a portare avanti l'obbligo di continuità territoriale con una flotta vetusta ridotta ai minimi termini e sfruttando oltremodo il precariato e lo straordinario al punto da esporre a serio rischio la sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri.

Per quanto esposto le scriventi OO.SS. **chiedono un urgente incontro con le SS.LL. in indirizzo** al fine di creare le condizioni necessarie a ricondurre la vertenza nel tavolo Ministeriale e riprendere un percorso comune mirato a:

- **Riportare il Gruppo FS al proprio ruolo di vettore pubblico di trasporto ferroviario e marittimo assolvendo pienamente all'obbligo di garantire la continuità territoriale di viaggiatori e merci sullo Stretto garantendo altresì la massima sicurezza.**
- **Valutare se l'attuale composizione ridotta delle tabelle d'armamento in navi ampiamente datate garantisce la massima sicurezza della navigazione nello Stretto.**
- **Diffidare RFI al rispetto degli accordi sottoscritti in sede ministeriale e provvedere in tempi brevi alla verifica dei livelli di sicurezza, alla stabilizzazione di 55 marittimi precari e all'istituzione del Turno Particolare.**

Per le Segreterie Territoriali:

Filt CGIL	Fit CISL	OrSA	FAST	SASMaNT	SAP
D. Piccione	M.Barresi	M. Massaro	S. Giannetto	S. Pino	L. Bongiorno