



# Or.S.A.

## Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Segreteria Regionale Sicilia - Stazione Marittima Salone dei Mosaici 98100 Messina - tel/fax 090674543

### **Ministero Delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Vice Capo di Gabinetto  
Dr. Silvio di Virgilio  
Fax. 0644234159/0644123361

Direttore Generale per la Consulenza della Mobilità Sostenibile  
Ing. Bruno Placidi

e p.c.

**Prefettura di Messina**  
S.E. Francesco Alecci

**Segreteria Generale OrSA**  
Segretario Generale Armando Romeo

### **Organi d'Informazione**

#### **Oggetto: Vertenza dello Stretto**

La latente sfiducia dei lavoratori marittimi di Messina verso le Istituzioni affonda le radici negli atteggiamenti scorretti e dilatori che i Governi Nazionali, di ogni colore politico, hanno riservato alla delicata vertenza in oggetto.

Ci si rivolge alle SS.LL. in indirizzo nella qualità di conoscitori dei fatti, in quanto, a suo tempo rappresentanti dell'ex Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi e protagonisti della mediazione fra RFI e i lavoratori precari in lotta per il diritto alla sicurezza ed alla stabilizzazione dopo anni d'irregolari contratti a viaggio.

Alla luce dei fatti, la lunga e ancora insoluta Vertenza ha fatto registrare un condotta tendenziosa dell'ex Ministero dei Trasporti, volta a sedare la protesta con promesse ingannevoli e accordi mai mantenuti col fine di procedere velocemente nell'inesorabile disegno di smantellamento del trasporto pubblico nell'area dello Stretto.

Ripercorrere le tappe che hanno fomentato le incomprensioni e la sfiducia della città verso l'allora Ministero dei Trasporti, sarebbe ulteriormente mortificante per i lavoratori e l'intera comunità dello Stretto, ci limitiamo a richiamare solo alcuni punti chiave della vertenza che hanno soddisfatto unicamente le esigenze di profitto degli armatori e deluso le aspettative in tema di sicurezza e superamento della precarietà.

All'indomani della tragedia del Segesta, a seguito della cinica limitazione delle tabelle d'armamento, si inasprì la protesta dei lavoratori che il Governo intese mitigare con effimere promesse di stabilizzazione a risarcimento dell'ulteriore calo dei livelli di sicurezza; l'unica concreta destinazione di fondi per migliorare la disastrosa condizione del traghettamento era rappresentata dall'istituzione della Metropolitana del Mare più volte proposta dalle OO.SS.

La lunga trattativa fu suggellata dall'accordo del 18 gennaio 2007 firmato in sede ministeriale, all'interno del quale sono previsti:

- 55 assunzioni a tempo indeterminato in RFI settore navigazione Messina
- Istituzione di un Turno Particolare che veda come prioritari destinatari i lavoratori marittimi precari operanti nello Stretto ed appartenenti alle fasce deboli (gli over 40 ed i privi di requisiti richiesti dal bando per le assunzioni di cui al punto precedente)

Le parti individuavano **nel 31 marzo 2008** la data ultima per la definizione delle stabilizzazioni.

La successiva destinazione di sovvenzioni nazionali per l'istituzione della Metropolitana del Mare, rafforzava l'esigenza di un Turno Particolare ribadita in sede Prefettizia dal rappresentante dell'allora Ministro dei Trasporti- Ing. Bruno Placidi- alla presenza del Direttore del Settore Navigazione- Ing. Filippo Palazzo-

Allo stato dell'arte si registra la vittoria della tattica attendista di RFI che ha incassato la parte utile degli accordi omettendo impunemente di applicare quanto sottoscritto con le Istituzioni di vario livello:

L'appalto per la Metropolitana del Mare, aggiudicato a RFI e Ustica Lines (Consorzio Metromare), viene gestito come una vicenda privata, tenendo a debita distanza le Organizzazioni Sindacali e i vari comitati dei pendolari direttamente interessati nella vertenza. Il servizio, sostenuto con risorse pubbliche, sarebbe dovuto partire lo scorso 1 gennaio contestualmente all'istituzione del Turno Particolare per la stabilizzazione dei precari e un sistema organizzativo e tariffario tale da mitigare le difficoltà e gli alti costi a cui è sottoposta l'utenza costretta ad attraversare giornalmente lo Stretto. Ad oggi tutto tace, la Dirigenza Ferroviaria rifiuta ogni confronto con le parti sociali, il collegamento gestito con due soli mezzi veloci resta emblema d'inefficienza e nel contempo sono stati sospesi gli abbonamenti promo e ridotti aggravando di ulteriori costi il popolo dei pendolari. Del previsto Turno Particolare, manco a dirlo, non si fa alcun accenno.

**Per quel che riguarda la stabilizzazione a tempo indeterminato di 55 lavoratori precari, dopo la "selezione farsa" svoltasi a Napoli, RFI ha omesso di effettuare le assunzioni con il silenzio assenso del precedente e dell'attuale Governo.**

Intanto procede il lento ma inesorabile smantellamento della flotta pubblica, la vetustà delle navi è sotto gli occhi di tutti, la nave Reggio(ex Budelli), protagonista di numerosi incidenti ampiamente denunciati, giace in porto, retrocessa al ruolo di dimora nobile dei mitili dello Stretto; stesso dicasi per la Nave Sibari per la quale non è stato ancora deciso un futuro e resta ancorata nell'improduttività con tanto di equipaggio a bordo. E' questo il programma di rilancio? E' questo il modo migliore per investire i soldi dei contribuenti? Intanto la quota di sovvenzioni statali per l'anno 2009 è già nel programma spese del Governo, ma la Metropolitana del mare resta sulla carta come la realizzazione dell'approdo di Papardo.

Per non parlare del previsto e mai avvenuto arrivo della Nave Logudoru che avrebbe dovuto rafforzare il traghettamento ferroviario nello Stretto e garantire i residui collegamenti fra Civitavecchia e Golfo Aranci.

E' la cronaca di un disastro organizzato, nel settore navigazione di RFI si è passati dalla gestione arrogante dell'ex Direttore Francesco Ceci alla totale assenza dell'attuale Direzione che porge l'orecchio sordo ad ogni legittima rivendicazione dei lavoratori e dei cittadini, due modi diversi di governare la cosa pubblica ma identico obiettivo: **dismettere il servizio di traghettamento nello Stretto dopo aver sfruttato fino all'osso ogni forma di risorsa pubblica.**

Il Dott. Silvio Di Virgilio, attuale vice Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture, conosce bene i dettagli della Vertenza per aver garantito gli interventi ministeriali durante il Governo Prodi ed aver ricoperto, in quel periodo, anche la carica di Commissario dell'Autorità Portuale di Messina. Insieme all'Ing. Bruno Placidi, attuale Direttore Generale per la Mobilità Sostenibile, che ha personalmente sottoscritto i citati accordi; a nostro avviso, hanno il dovere istituzionale d'intercedere presso il Ministro Mattioli e stigmatizzare l'atteggiamento dilatorio di RFI che dopo aver oltraggiato gli accordi sottoscritti con il precedente governo, si appresta, ancora una volta, ad usufruire di risorse pubbliche senza rendere il giusto ritorno ai cittadini in termini di qualità del servizio e recupero dei livelli occupazionali.

La Metropolitana del Mare è una risorsa dovuta alla città, nessuno può arrogarsi il diritto di gestirla in modo personale senza rendere conto dei programmi alla comunità che ne paga i costi. In caso di mancato riscontro alla presente, l'OrSA si farà promotrice, insieme ai lavoratori e tutti i sindacati che sostengono la Vertenza dello Stretto, di azioni di lotta atti a rivendicare l'applicazione degli accordi e una gestione trasparente delle risorse pubbliche ottenute con la lotta dei lavoratori.

Messina 6 gennaio 2009

 **La Segreteria Regionale**  
(Mariano Massaro)  
*Mariano Massaro*