SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 19 agosto 2008
Prot° 901/3

Oggetto: Immagine falsa e distorta dei ferrovieri.

Ing. Mauro Moretti
Amministratore Delegato
Gruppo FS S.p.A.
Sede

Egregio Ing. Moretti,
la presente non vuole essere un'occasione per rappresentarle le posizioni della FAST Ferrovie, già ampiamente note e pubblicizzate a livello nazionale, ma è bensì il mezzo per esternarle la mia preoccupazione per il clima che si sta vivendo in azienda, anche e soprattutto per l'assenza di riscontro sul cambio di rotta in tema di relazioni industriali sul quale si era personalmente impegnato. Nei fatti i suoi atteggiamenti ci stanno convincendo che per lei il sindacato debba svolgere sostanzialmente un ruolo notarile sulle decisioni assunte dal suo management.

In merito potrei farle una serie di esempi, che in verità sarebbero una elencazione di comportamenti di violazioni continue alle regole contrattuali, che in quanto addebitabili al suo management non possono che essere già nelle sue conoscenze. Parimenti invece mi preme sottolineare con forza la mia costernazione per, quella che ritengo, la sua "reazione" al flop del negoziato che si è chiuso prima della pausa estiva, sul quale la mia Organizzazione Sindacale aveva riposto importanti aspettative ed impegno per un nuovo corso di relazioni sindacali.

Mi perdonerà la franchezza, ma sono dell'idea che la rottura del negoziato sia stata perlomeno concausa dei discutibili atteggiamenti assunti dal Gruppo che ella dirige. Pertanto, i licenziamenti della Liguria, sanzione eccessiva rispetto alle pur gravi mancanze che vengono ascritte agli otto ferrovieri e l'emissione dell'improvvido licenziamento comminato a Dante De Angelis, non possono essere ricondotti che a questo dato di fatto.

Non essendo a conoscenza delle documentazioni che supportano la scelta del licenziamenti liguri, non mi sento di fare altri commenti, ma ci appare perlomeno irrituale la caccia alle streghe che si è scatenata contro i Ferrovieri che ne sta minando, nella pubblica opinione, l'immagine professionale da sempre espressa.

In merito al licenziamento dell'RLS mi sento invece di affermare che lo stesso ha solo svolto in modo solerte il proprio ruolo. Mi preme ricordarle e sottolineare come la funzione del RLS è regolata dalle leggi istitutive ed è, me lo lasci dire, un po' invisa alla generalità dei datori di lavoro, per motivi non condivisibili, ma facilmente intuibili. Le dichiarazioni di De Angelis sostanzialmente sono state rese in similitudine a quelle rilasciate dalla generalità degli altri Rls, preoccupati a ragione degli episodi verificatesi e dai rilievi sollevati dalla stessa Trenitalia che, sia pur in modo edulcorato, ha richiesto alle ditte costruttrici «di mettere in atto soluzioni tecniche per evitare questo tipo di inconvenienti» perché «anche se non hanno inciso sulla sicurezza, hanno comunque causato rilevanti danni materiali e di immagine». (frase riportata dalla stampa nazionale del 17 agosto u.s.).

Fare un eccessivo tuziorismo sulle dichiarazioni su "problemi manutentivi", fatte dall'RLS o su "problemi progettuali" come da lei stesso dichiarato, non mi sembra che possa giovare all'immagine aziendale.

Ritengo anche, che a questo clima di intimidazione diffuso a carico del lavoro in F.S. siano anche da ascrivere le correlate punizioni comminate ai macchinisti che conducevano gli ETR al momento dei due spezzamenti, che unitamente agli episodi succitati ed ai tanti altri simili che si stanno verificando con ingiustificata frequenza, sono, come già detto, il frutto di una sua reazione un po' incontrollata alle aspettative, deluse dalla mancanza di accordo del tavolo negoziale sospeso in occasione della pausa estiva.

Converrà con me però, che, indipendentemente dall'impegno reso dalle parti presenti al tavolo, quello della FAST FerroVie torno a ribadirlo era reale, non era possibile pretendere di riscrivere le regole sulle attività manutentive del Gruppo FS (sia di RFI che di Trenitalia, ma soprattutto Trenitalia) e contemporaneamente farle lanciare una "campagna d'informazione", che certamente avrebbe avuto molto appeal sui mass media, con l'avvio dell'agente solo 'sic et simpliciter' mediante una sperimentazione, già a partire dal mese di settembre p.v., senza prima definire un'intesa in merito all'equipaggio treno. Sicuramente un accordo simile avrebbe avuto una grande eco sulla stampa nazionale ed un conseguente forte e motivato impatto negativo tra il Personale di Macchina ed il Personale di Bordo interessati alla problematica che vedevano le loro rappresentanze sindacali esautorate impunemente.

Mi preme ricordarle a questo punto che la FAST FerroVie, già dal novembre del 2006, aveva rappresentato tutta la sua contrarietà sull'attuazione di una sperimentazione che era perseguita soprattutto per la volontà di rendere il sindacato "complice" o forse meglio "notaio" di una riorganizzazione del modulo di condotta fine a se stessa.

A giudizio della FAST FerroVie tale strada è possibile percorrerla solo in presenza di regole, almeno sul lavoro e sulle sue ricadute, che vengano poi adottate con certezza da tutte le imprese che fanno o che intendono effettuare trasporto sulla nostra rete ferroviaria. Sono convinto che per definire tali regole o raggiungere gli accordi che si perseguono non serva lanciare, come ella fa, mi scusi di nuovo per la franchezza quanto mai necessaria in questa occasione, messaggi del tipo: "o si fa a modo mio o è il caos". Per dimostrare quanto ciò sia veritiero basta riflettere solo un po' sul modo in cui la sua Dirigenza, anche sul territorio, si rapporta con il sindacato e con i lavoratori ed al suo evocare un giorno si e l'altro pure allo "spauracchio" del tracollo di Alitalia.

Credo di riuscire ad intuire che detti comportamenti possano essere il frutto della presenza, nel Gruppo F.S., di una certa difficoltà ad operare, riconducibile forse ad alcuni equilibri che si sono modificati, anche per le sue scelte (ndr. Molte condivisibili) ed in relazione agli interessi economici che un grande Gruppo come quello FS muove.

Pur condividendo con lei l'idea di un Gruppo FS quale azienda integrata e quindi la necessità di darsi l'obiettivo di realizzare una grande svolta epocale alle Ferrovie, ritengo che senza regole di clausola sociale, il trasporto locale sarà sempre più destinato ad essere realizzato da imprese a carattere localistico, così come prevedo che il trasporto merci in Trenitalia, senza una vera svolta, non ha grandi speranze (e non a causa del doppio macchinista), mentre certamente il trasporto redditizio ad alta velocità sarà quotato in borsa e il cosiddetto trasporto universale dipenderà da quante risorse il Governo vorrà metterci.

In questa situazione il Sindacato non può venir meno al suo ruolo di garante del lavoro e delle sue regole e non può correre il rischio di diventare l'ascaro di chi sta solo aspettando di "mettere le mani" sul mercato del trasporto ferroviario, per esautorare o perlomeno ridimensionare Trenitalia che ha la grande colpa, agli occhi di chi si affaccia al trasporto ferroviario, di tenere alte le barriere d'accesso e le tutele di questo immenso mercato; gli interventi di politici di diversa estrazione che in questi giorni si sono concentrati sulle problematiche del Gruppo FS sfruttando la sua "sortita" dei licenziamenti ne sono la palese testimonianza.

L'intenzione, quindi, di chi le scrive, ma voglio anche dire la necessità di tutti, è quella di cercare di sensibilizzarla a rivedere le sue posizioni che stanno dando all'esterno una pessima immagine dei ferrovieri.

Affermiamo ciò, non con l'intenzione di difendere, per partito preso, chi viola il codice disciplinare, ma per chiedere che gli accertamenti sui comportamenti illeciti siano svolti con obiettività di giudizio e che le contestazioni e le eventuali sanzioni trovino poi fedele corrispondenza nelle fattispecie di mancanza per come sono regolate dal protocollo disciplinare contrattuale, senza inutili eccessi inflittivi.

Alla presente non mi aspetto un suo riscontro, ma perlomeno qualche sua riflessione che faccia stemperare il clima di sconcerto, per usare un eufemismo riduttivo, che si è instaurato nel Gruppo FS e che certamente non aiuta nessuno a svolgere serenamente il proprio ruolo. Non aiuta certamente i lavoratori, non aiuta il sindacato che viene pressato per i continui focolai di contenziosi che si aprono, non aiuta nemmeno la realizzazione dei grandi progetti e delle grandi svolte che sono possibili solo in presenza del rispetto del lavoro e del ruolo di tutti.

I ferrovieri all'indomani della sua nomina ad AD del Gruppo FS " stavano recuperando "il senso di appartenenza" all'azienda, che gli atteggiamenti dei precedenti A.D., sui quali è inutile fare commenti, avevano fatto venir meno. Gli eccessi disciplinari inutili di questi giorni ripresi a grancassa dai mass media e la stolta caccia alle streghe che ne è conseguita da parte dell'opinione pubblica, altrettanto stolidamente ringalluzzita,

contro i Ferrovieri definiti ignominiosamente vagabondi o fannulloni, rischiano di farlo naufragare e contribuire a ricreare una condizione di scollamento tra Management e lavoro che non aiuterà sicuramente i progetti di riorganizzazione del lavoro all'interno del Gruppo F.S.

Non serve quindi all'interno del Gruppo l'instaurazione di un clima da inquisizione, ma bensì, è indispensabile garantire una fase di grande partecipazione del sindacato e dei lavoratori tutti sulle scelte da compiere. Serve certamente anche un management che si esalti nel mettere in risalto le proprie competenze, ma nel rispetto certosino di quelli che le scelte le devono poi condividere.

Ritengo che le condizioni ci siano e che oggi dipendano solo da lei e dalle sue innegabili capacità di dare un colpo di reni al confronto sindacale in atto, a cominciare dalla previsione di un piano di assunzioni che ormai sono indispensabili per il proseguo dell'attività e dalla definizione delle riorganizzazioni che si rendono possibili solo se si riesce a riportare un clima sereno nel Gruppo FS, dove anche l'ultimo ferroviere assunto venga motivato nel perseguire gli obiettivi che traccia il "proprio" capo azienda.

Distinti saluti

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi

SEGRETERIA NAZIONALE · ROMA ·

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE
Via Albona n°1 – 00177 – ROMA
Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it