Direttivo Nazionale FAST FerroVie
Relazione del Segretario Nazionale
Pietro Serbassi
FAST
FerroVie
Sma
LAVORO, REGOLE, LIBERALIZZAZIONE:
Le sfide per un moderno sindacato dei trasporti
Hotel Santa Chiara - Chianciano Terme
16, 17 e 18 Giugno 2009

## *Amiche, amici, colleghe, colleghi*

Questo è il primo Direttivo dopo la scomparsa dell'Amico Faustino Anguilla. Faustino ha lasciato in me, ma ritengo in tutti coloro che hanno avuto la fortuna di conoscerlo, un grande vuoto. Vi chiedo, in suo ricordo, un minuto di silenzio.

Voglio innanzitutto ringraziare di cuore tutti voi per aver risposto a questo nostro annuale appuntamento. Permettetemi inoltre di rivolgere un saluto particolare agli amici autoferrotranvieri, che abbiamo invitato per dare loro la possibilità di discutere con noi in merito all'accordo sul CCNL della Mobilità e poter così portare la voce della FAST/Confsal nelle loro realtà. Lasciatemi salutare Gennaro Di Somma, che è tornato con noi dimostrando che la nostra comune idea di sindacato autonomo riesce a farci superare anche le discussioni e le incomprensioni più dure.
Saluto inoltre l'amico Carmine Esposito, nuovo segretario regionale del Piemonte, che raccoglie l'eredità e le responsabilità sindacali dell'amico Faustino Anguilla.

Dopo alcuni anni, il Direttivo Nazionale torna a svolgere i propri lavori a Chianciano, nello stesso Hotel nel quale abbiamo trasformato lo SMA in FAST Ferrovie, un luogo che non esito a definire storico, epocale per noi.
Come ogni primavera il Direttivo Nazionale deve ottemperare ad alcuni adempimenti statutari relativi all'amministrazione e organizzazione del

nostro sindacato, per fare un bilancio sul passato e programmare il prossimo futuro.
Per questo motivo siamo soliti chiamare questo Direttivo "Organizzativo".
I nostri lavori, sembra ormai una consuetudine, cadono nel bel mezzo di una difficilissima vertenza che ci vede impegnati nel portare avanti scelte difficili, responsabili, impegnative e coerenti con il nostro essere Sindacato utile ai lavoratori e non alla protesta fine a se stessa.
Quindi, visti gli improcrastinabili impegni organizzativi ai quali dobbiamo assolvere e considerate le necessarie analisi politico/sindacali che dobbiamo necessariamente fare, in vista dei complessi negoziati aperti sul CCNL della Mobilità, sul Gruppo FS e soprattutto – data la nostra matrice – sulla vertenza dell'equipaggio treno, possiamo affermare che ci sono le premesse essenziali per capire che ci attendono due giorni ci intenso lavoro.
È indubbio che siamo andati un po' oltre i tempi canonici previsti per svolgere il Direttivo "organizzativo", ma lo scenario politico/sindacale - la ripresa dei negoziati dopo l'incomprensibile blocco avvenuto nel mese di novembre 2008, quando il Gruppo FS si è praticamente messo in uno *stand-by* negoziale fino al mese di febbraio - non ci ha permesso di programmare il nostro Direttivo.

È vero che in questo periodo si poteva sfruttare la concomitanza delle assise di altre OS; lo abbiamo fatto organizzando il Direttivo ALE, e possiamo dire che proprio a Roma, in occasione del ventesimo anniversario dalla nascita e sotto la nostra organizzazione, l'ALE ha aperto un nuovo corso!

La necessità di interoperabilità delle Imprese Ferroviarie ha fatto condividere a tutto il Direttivo ALE la costituzione di un gruppo di lavoro formato da Italia, Germania, Spagna, Croazia e Polonia, che ha il mandato di elaborare una proposta su interoperabilità del personale di macchina, patente europea del macchinista, dialogo sociale europeo.
Consapevoli anche delle difficoltà ad interloquire con ETF - unico soggetto sindacale Europeo presente nel dialogo sociale - si è ritenuto necessario tentare di creare un dialogo direttamente con CER - Associazione delle Imprese Ferroviarie Europee - di cui è Presidente l'Ing. Moretti. Quindi, una volta elaborata la proposta interna all'ALE, chiederemo un confronto con la CER e se continuassimo a trovare il solito "muro di gomma", cominceremo a valutare iniziative di lotta comuni da fare nello stesso giorno in tutti i paesi europei.
In concomitanza con questo evento internazionale abbiamo continuato i confronti sia con il Gruppo FS sia con le Associazioni Datoriali presso il Ministero dei Trasporti, per giungere alla stipula del Protocollo sulla Mobilità.

## Accordi sottoscritti

La pervicacia del Ministero dei Trasporti, che incalzava con gli incontri per avviare il percorso del CCNL della Mobilità, faceva svanire man mano i tatticismi negoziali sui vari tavoli.
Infatti sia nel mondo del TPL - dove è chiaro il tentativo di ASSTRA e ANAV di tenerci lontani, ritengo per mantenere impegni presi con alcune parti sindacali del settore - sia nel mondo del trasporto ferroviario, i negoziati hanno trovato man mano sempre più concretezza verso possibili soluzioni.

Come Sindacato autonomo abbiamo tenuto sempre ben presenti le linee emerse dalle discussioni interne, dove professionalità e merito sono il filo conduttore della nostra azione congiuntamente a temi come sicurezza, stabilità occupazionale e soddisfazione economica.

Benché "i soliti noti" cerchino di trovare motivi di incoerenza, siamo convinti della giustezza della sottoscrizione dell'Accordo Programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo FS, perché contiene i fondamenti di un vero e proprio lavoro programmatico fino al 2013.

Periodo in cui giocoforza il Gruppo FS dovrà raggiungere livelli di eccellenza - sia gestionale, sia produttiva - soprattutto sui massimi livelli di sicurezza, fra le ferrovie continentali.

Ci sia consentito quindi di valutare positivamente l'accordo, che permetterà il necessario riequilibrio di risorse, sfruttando le possibilità derivanti dal Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, adeguatamente combinate con un mirato *turn-over*.

Non ignoriamo le notevoli difficoltà, ma il concetto di base è che qualcosa si è cominciato a muovere; ora tocca a noi dare concretezza alle nostre azioni e rendere così possibile la costruzione di quelle tutele che da troppo tempo sono appartenute alla sfera delle "buone intenzioni".

In questa relazione non entriamo di proposito nei particolari degli accordi, già discussi nelle nostre Direzioni Operative e che comunque saranno oggetto di confronto di questi giorni, per creare la linea politico/sindacale che dovremo tenere nel periodo che va fino al prossimo Direttivo Nazionale; ma questo non ci esonera dal commentare le scelte fatte e fare una prima analisi post-accordi.

Riteniamo importante segnalare che dopo anni di duro lavoro, spesso poco evidente e gratificante, il 14 maggio e la notte fra il 15 e 16 maggio 2009 è stato possibile dare concretezza alla nostra azione.
Qualcuno penserà che "non ne sentivano la mancanza", ma sono certo che anche a costoro fa comodo la sottoscrizione degli accordi, perché possono così giustificare la loro esistenza trovando l'aggregazione nell'essere "contro". Poi magari, se dovessimo entrare in merito a cosa sono "contro", scopriremmo che ognuno ha la sua valida motivazione, diversa una dall'altra, per giustificare l'appartenenza a un movimento o un sindacato.
Con questo non c'è in me la volontà di screditare nessuno, sono rispettoso delle posizioni di tutti, ma vista la campagna denigratoria verso di noi mi corre l'obbligo di evidenziare che la nostra serietà non consente a nessuno di insultarci!

*"Dissento dalla tua idea, ma morirei per consentirti di esprimerla liberamente",* scriveva Voltaire; allo stesso modo noi siamo pronti a discutere sulle nostre idee, sulle posizioni prese e nello stesso tempo lottare affinché tutti possano affermare le loro, ma questo non può permettere a nessuno di sentirsi libero di dire tutto e il suo contrario.
Assumersi la responsabilità di firmare un accordo è molto più difficile che non farlo, e fare ciò che è possibile è certamente più difficile che elencare delle volontà. Distinguere le proprie aree di competenza e affrontare i problemi che si possono affrontare è sicuramente più attaccabile che giustificare l'impossibilità di affrontare un problema perché ce n'è sempre un altro di maggiore priorità, giustificando così il "non fare"; la libertà di contestare senza avere l'onere di dover scegliere

è certamente più facile dell'assunzione delle responsabilità delle proprie proposte e delle proprie scelte.

Non vorrei rischiare di fare solo delle enunciazioni di principio, ma mi riferisco chiaramente al fatto che il fronte che oggi si oppone agli accordi in FS è diviso almeno in tre parti.

Una che dice forte e chiaro: mai l'agente solo; un' altra che dice: l'agente solo si può fare se vengono soddisfatte una serie innumerevole di condizioni; un' altra ancora che dice: l'agente solo si fa dopo che ho fatto la mia azione "defatigante" in categoria e avrò ottenuto di prendere un po' di evidenza con qualche pseudo modifica (ricordate il CCNL delle Attività Ferroviarie? Più o meno lo stesso copione).

Fra questi poi c'è anche la corrente trasversale di pensiero che contesta il CCNL della Mobilità.

Fatte queste poche righe di valutazione, parliamo della nostra azione coerente e senza troppi giri di parole.

## Il protocollo del Contratto unico della Mobilità

Le complessità incontrate sono note e diventerebbe superfluo ricordarle ora, ma in questa assise dovremmo valutare se riteniamo soddisfacente il risultato ottenuto. Personalmente ritengo di si, vista la forza messa in campo da coloro che non vogliono questo contratto. Sarebbe ipocrita dichiararci pienamente soddisfatti, ma riteniamo che allo stato si sia raggiunto un buon livello di mediazione, affinché il nostro obiettivo di un contratto unico del settore possa prendere una strada reale senza ritorno. L'attuale giungla contrattuale, che permette un *dumping* sociale senza uguali, richiede l'impegno serio di chi vuole realmente fare sindacato.

Nel trasporto viaggiatori, dove il cliente è paragonabile ad un “cliente di dettaglio” e non ad un “grossista”, le imprese ferroviarie sono in condizioni di scegliere le proprie politiche aziendali per aggredire il mercato di riferimento. Tutto questo avrebbe un senso se la competizione venisse fatta sulla capacità imprenditoriale delle imprese e non sulla scelta di contratti di lavoro diversi. Proprio sul fronte del trasporto viaggiatori, infatti, troviamo lo scontro fra il sistema FS e quello del TPL. Anche su questo più volte abbiamo discusso e condiviso la necessità di un contratto unico che garantisca un sistema di tutele omogeneo su tutto il territorio nazionale e per tutte le imprese interessate.

Quindi, se ci chiediamo se potevamo fare meglio, certamente la risposta è si! Sono certo che questa risposta trascini alcune polemiche, ma non voglio tirarmi indietro, perché dover dire che dopo un anno e mezzo il progetto del Contratto Unico della mobilità è “solo” iniziato, lascia un grande amaro in bocca, ma ho la consapevolezza che la strada, seppur lunga, è quella giusta.

Come sindacato rischiamo spesso, nelle nostre assise, di focalizzare la maggior parte delle nostre discussioni sui temi inerenti il Gruppo FS e nello specifico sull’equipaggio del treno, ma sappiamo che non può essere così, la nostra azione sindacale deve essere sempre rivolta parimenti verso tutte le categorie. Nei fatti le nostre azioni sono state mirate verso tutte le categorie, anche al momento della firma dell’accordo davanti al Ministro, quando è stata sollevata la problematica degli appalti, come FAST - insieme ad altre sigle - abbiamo preso una posizione chiara nel vincolare la firma dell’accordo ad una soluzione soddisfacente anche nel settore più “debole” degli

appalti, visto che alcune imprese mescolavano strumentalmente posizioni di problematiche industriali con quelle delle politiche sul lavoro. Anche su questa posizione sono uscite delle lievi polemiche fra le OS, subito rientrate, ma per noi non era possibile iniziare la costruzione di nuove tutele abbandonando proprio chi di queste tutele ha più bisogno.

Il vero neo di questo accordo sta nella mancata firma di FISE.

E' doloroso doverlo sottolineare, ma il fatto che non ha sottoscritto l'accordo mette in evidenza, ancora una volta, la necessità di trovare nuove soluzioni affinché non si ripetano le insopportabili brutte vicende che attanagliano periodicamente questo settore.

È pur vero che poi sono state trovate sempre delle soluzioni onorevoli, ma il sentore di un altro periodo caldo nel settore non ci permette di abbassare la guardia, per salvaguardare il reddito e l'occupazione ai circa 10.000 addetti.

Il protocollo ha trovato la difficile intesa su un modus operandi quantomeno singolare, con una prima fase nella quale le parti, tutte insieme, si sono impegnate a costruire la parte comune del contratto che comprenderà:

- Durata e decorrenza
- Campo di applicazione
- Relazioni industriali
- Mercato del lavoro

Potevamo inserire altre voci fin da subito? Certamente si.

Ma la decisa chiusura di ASSTRA e ANAV, rafforzata da un'azione poco cristallina di alcune "molto esperte" componenti sindacali e dal colpevole silenzio del Ministero del Welfare, ha indubbiamente

indebolito la decisa posizione del Ministro dei Trasporti - almeno rispetto al percorso che si era avviato nel novembre del 2007 con l'allora Ministro Damiano – e limitato la parte comune a questi argomenti. Comunque, le parti comuni non vanno sottovalutate perché, anche se poco comprensibili fra il personale, restano fondamentali nella costruzione di qualsiasi contratto di lavoro.

Diciamo che il percorso, pur nella sua "nobiltà", non aiuta un rapido raggiungimento dell'obiettivo del CCNL della Mobilità nella sua interezza.

Successivamente si apriranno i due percorsi paralleli di rinnovo delle parti escluse dei due contratti, quello del trasporto pubblico locale e quello delle attività ferroviarie.

Proprio in questa fase come FAST FerroVie saremo parte attiva solo per quanto riguarda il CCNL delle attività Ferroviarie, e non essendo su entrambi i tavoli, quantomeno nessuno ci potrà accusare di eventuali "strabismi" fra i due contratti.

Per meglio chiarire il concetto: se alla fine del percorso le imprese del TPL potranno fare concorrenza a Trenitalia grazie a diverse condizioni di orario di lavoro, di diversa scala classificatoria, ecc … ritengo che le responsabilità vadano ascritte a tutti coloro i quali hanno indebolito o hanno contribuito ad indebolire il fronte sindacale, dividendolo sui due "rami" del CCNL della Mobilità.

Successivamente si passerà alla terza fase, quella di valutazione congiunta di tutti gli attori per verificare la possibilità di unificare man mano altri capitoli contrattuali. È evidente che come FAST abbiamo l'obiettivo di entrare a pieno titolo nella rappresentanza degli autoferro, vista anche la nostra presenza in diverse aziende. L'ostracismo che

subiamo non ci farà certamente desistere, anzi riteniamo che possano sussistere già oggi violazioni al diritto di associazione sindacale che i lavoratori ci danno, delegandoci a rappresentarli.
Il protocollo ministeriale è anche “correlato” da un impegno del Ministro dei Trasporti per la delicata costruzione di quella “clausola sociale” che tutti dicono di volere, ma che realmente solo il sindacato dei Ferrovieri continua a perorare con convinzione. Mi riferisco a quelle garanzie per i lavoratori in caso di subentro di un azienda ad un'altra nelle gare di appalto, nelle gare del TPL e soprattutto che eviti la concorrenza sleale, come quella che da tempo viene perpetrata nel trasporto ferroviario merci, anche da aziende del TPL che non ci risulta operino una contabilità diversa fra i servizi merci a mercato e quelli sovvenzionati da Stato per il TPL, o da imprese ferroviarie che applicano le più variegate specie di contratto.
In tutta questa vertenza non va dimenticato l’aspetto economico, sul quale se ne sono sentite di tutti i colori; io ritengo che esso sia meno importante rispetto al fatto che per il secondo anno consecutivo viene salvaguardato il recupero salariale puro, come nei normali rinnovi di biennio economico. Inoltre in questa occasione va evidenziato l’aspetto politico di “allineamento” dei due contratti, tramite l’individuazione di cifre e modalità identiche sia sulla struttura salariale sia per quanto riguarda gli arretrati per il periodo individuato.
Posso assicurare che ciò non è una finezza sindacale, ma un importante passo avanti verso il contratto unico.

## Accordo programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo FS

Un accordo complesso e impegnativo, decisamente il più importante dopo l'accordo del 23 novembre 1999 che avviò il percorso verso il contratto unico del settore ferroviario. È un accordo-quadro di programma, che traccia un percorso chiaro che dovrà permettere alle aziende e ai lavoratori del Gruppo FS di essere competitivi. Del resto lo scenario di liberalizzazioni non lascia scampo a nessuno e nel prevedere i possibili recuperi produttivi viene disegnato uno scenario di riequilibrio e un contemporaneo rinnovamento della forza lavoro.

Un accordo che quando concretizzerà i suoi obiettivi renderà chiare le prospettive industriali che può avere il Gruppo FS, quindi il nostro futuro. E, credetemi, non esagero. Pertanto richiede un nostro impegno straordinario, per certi versi più grande di quanto ci si potrebbe aspettare da noi. Sono certo che sapremo dimostrare con i fatti di esserne all'altezza.

Purtroppo questo accordo, ingenerosamente, passerà alla storia solo come "l'accordo del macchinista solo alla guida dei treni". Un risalto dato dalla stampa, da chi - come abbiamo detto - lo contesta, ma per certi versi anche da qualche miope dirigente di Trenitalia. Lasciatemi dire che è veramente riduttivo, perché questo accordo richiede un impegno straordinario a tutti i ferrovieri, qualsiasi ruolo essi ricoprano.

Non può e non deve sfuggire che con esso si tracciano le linee di possibile sviluppo delle aziende del Gruppo FS, nel contesto di continua apertura del mercato ferroviario alla concorrenza. D'ora in poi saranno le relazioni industriali, soprattutto a livello territoriale che dovranno fare in modo che non sia un occasione persa.

È evidente la necessità di dare maggiore produttività e più alta qualità al lavoro che i ferrovieri sanno dare, quindi è altrettanto chiaro che va

rivalutato il rapporto fra lavoratori e azienda, ricostruendo il senso di appartenenza e di fiducia perso con la gestione Cimoli. Per ricostruire tali condizioni la dirigenza aziendale dovrà mettere in campo un piglio diverso, che purtroppo oggi possiamo apprezzare ai massimi livelli centrali, ma che in molti dirigenti di seconda linea e periferici viene mortificato da una prepotente smania di protagonismo.

La parte generale dell'accordo contiene le coordinate di massima, poi negli allegati si entra nel dettaglio di quelle attività che sono le fondamenta del ciclo industriale del trasporto ferroviario.

Senza giri di parole, la sfida che ha accettato il sindacato è stata quella di non chiedere più solo processi di internalizzazione delle attività, ma la condivisione di parametri di produzione ambiziosi e misurabili per riportare le lavorazioni manutentive all'interno del Gruppo FS. Sia chiaro che non stiamo dicendo che bisogna lavorare di più, ma che bisogna lavorare meglio.

La grave crisi in cui versa la divisione Cargo nota a tutti è la cartina di tornasole del particolare momento. Non è possibile, per noi addetti ai lavori, non sapere che in Italia il trasporto delle merci su rotaia è solo l'11%. Una quota marginale rispetto alla gomma, che la fa da padrona perché alle minori rigidità gestionali si aggiungono una serie di aiuti di Stato che non permettono una reale competizione fra i due vettori; ma una quota peggio che marginale per una nazione come l'Italia che aderisce al Protocollo di Kyoto, e che quindi dovrebbe dimostrare una particolare sensibilità nello sviluppo e nell'incentivazione del trasporto su ferro.

L'impressione è invece che si stia approfittando della crisi mondiale per smobilitare quasi completamente quel poco che ancora si trasporta. Noi

avvertiamo il dovere e la necessità di affrontare urgentemente la riorganizzazione della divisione Cargo e del lavoro che essa svolge, affinché la crisi non diventi un facile alibi per Trenitalia per giustificare lo smantellamento completo del trasporto merci al centro/sud e la significativa limitazione al nord.

Temiamo inoltre che la competizione rimarrà circoscritta in poche zone e all'interno di quel misero 11% finché non riusciremo ad avere una seria politica dei trasporti, mirata a favorire una mobilità più ecologicamente sostenibile nel Paese. Il paragone con due nazioni a noi molto vicine è esemplare. In Francia e in Germania, dove la quota di traffico è intorno al 20%, esiste una serie di incentivi tendenti a stimolarne ancora di più la crescita; in Austria il trasporto merci ferroviario supera il 30%, in Svizzera addirittura il 50%.

Probabilmente abbiamo fatto scelte impopolari, che se possono essere compatibili per il cosiddetto sindacato confederale, sono state davvero - ritengo - una scelta responsabile e coraggiosa per un sindacato come il nostro. Ma se eravamo convinti, quando nelle nostre assise disegnavamo i nefasti scenari che attendevano il trasporto ferroviario e conseguentemente il Gruppo FS, era chiaro che i nostri processi di riorganizzazione sindacale ci avrebbero portato ad assumere scelte sempre più importanti per le categorie che rappresentiamo e soprattutto, lasciatemelo dire, per il personale di macchina. Sarebbe stato più facile fare grandi progetti, condividere grandi strategie per poi scappare nel momento delle scelte importanti e dolorose, ma questo lo lasciamo fare ad altri. Noi ci siamo organizzati per governare i cambiamenti e costruire le necessarie tutele. È chiaro che il fascino del populismo e della demagogia oggi può aiutare a fare qualche adesione

sindacale, ma la silenziosa comprensione di chi ritiene che stiamo facendo un lavoro serio a salvaguardia del futuro di tutti, deve darci gli stimoli necessari per continuare su questa strada. È indubbio, quindi, che questo accordo non è la panacea di tutti i mali, ma un importante passo avanti per poter riconquistare quote di mercato e riportare all'interno del Gruppo FS più lavoro possibile, oggi svolto da ditte esterne che utilizzano i nostri impianti.

Come già accennato in precedenza, con l'accordo abbiamo programmato per i prossimi anni un mirato *turn-over*, che adeguatamente combinato con le possibilità che ci offre il Fondo Bilaterale di sostegno al reddito, ci consentirà di equilibrare gli attuali divari occupazionali all'interno delle aziende del Gruppo FS.

## Fondo bilaterale di sostegno al reddito

Ovviamente eviterò di entrare nello specifico delle prestazioni garantite e dei regolamenti procedurali dell'intesa, rimandandovi per questo al testo degli accordi ed alle informative specifiche che con puntualità abbiamo emanato nel corso delle trattative. Dirò però senza perifrasi che con l'accordo sul Fondo Bilaterale il Sindacato dei ferrovieri, la nostra Organizzazione che in questo ammortizzatore sociale ha sempre creduto, ha assicurato un grado di copertura previdenziale e di tutela del rapporto di lavoro per i ferrovieri dipendenti dalle Società del Gruppo F.S. interessati da stato di crisi, sia temporanei che strutturali, *certamente più avanzato di quanto oggi sia garantito dai normali ammortizzatori destinati al privato impiego, sia sul piano normativo che su quello economico.*

La mia impressione, frutto delle convinzioni alle quali sono pervenuto a seguito della partecipazione diretta a numerose assemblee, è che tra i ferrovieri ai quali si applica, coloro che sono regolati dal CCNL delle Attività Ferroviarie e dal Contratto aziendale del 16.4.2003, non si sia ben compreso, o forse non siamo riusciti a far comprendere, il valore intrinseco di questo moderno strumento di tutela del mondo del lavoro.

Ritengo in merito che non siamo ancora riusciti a rimarcare tra i lavoratori dipendenti del Gruppo F.S. le differenze sostanziali esistenti tra la CIGO - cassa integrazione guadagni ordinaria e le prestazioni ordinarie rese dal Fondo Bilaterale (**riqualificazione professionale e part-time);** ma soprattutto tra quanto garantito dalla CIGS - cassa integrazione guadagni straordinaria (indennità retributiva a termine, liste di mobilità... e poi lo spettro del licenziamento) rispetto invece al fatto che dal Gruppo F.S. si uscirà, dopo la risoluzione del rapporto di lavoro, usufruendo di **un assegno di accompagnamento** ragguagliato in valore alla pensione massima, contributiva o di vecchiaia a seconda dei casi, che si sarebbe maturata restando in servizio, **garantito sino alla liquidazione dell'assegno pensionistico**.

Da rimarcare anche il ruolo di responsabilità diretta che assumono, per la gestione di questo strumento di tutela del lavoro, **le Segreterie Regionali del sindacato e le R.S.U.** di riferimento dell'unità produttiva interessata da eventuali tensioni produttive ed occupazionali.

Un ruolo, per il Sindacato territoriale, che costituisce una condizione di ulteriore garanzia di democrazia partecipativa assicurata ai lavoratori e che ritorna ad essere di trattativa e di concertazione (se la Società dimostrerà comportamenti corretti). Questo dovrebbe chiudere - e il condizionale resta d'obbligo - una stagione molto lunga di violazioni

contrattuali perpetrate da una Dirigenza aziendale, sia al centro che soprattutto in periferia, convinta a torto che i processi di ristrutturazione e di rilancio delle imprese si potessero fare senza il sindacato e contro i lavoratori.

**Niente di più sbagliato; senza il contributo dei lavoratori e delle loro rappresentanze non si realizzano riforme di nessun genere.**

La definizione del Fondo bilaterale, ma più in generale le intese del 15 maggio e l'accordo programmatico sul contratto della mobilità stanno a dimostrare, se la dirigenza del Gruppo F.S. non soffrirà di rigurgiti reazionari, che c'è una sostanziale presa d'atto, da parte del Governo e delle imprese di trasporto, che in un mercato liberalizzato è indispensabile la definizione di regole preventive sul campo di applicazione dei contratti, sulle sicurezze del lavoro, sul valore delle retribuzioni ed in tema di orario di lavoro.

Saremo quindi tutti chiamati, sia il livello nazionale che quello territoriale, ad un compito di grande responsabilità, e sono sicuro **che noi della FAST FerroVie sapremo come sempre assolvere al nostro ruolo di rappresentanti dei lavoratori**, senza gli estremismi e gli ideologismi di maniera che sono invece patrimonio evidente di altre Organizzazioni. Sono convinto che sapremo lavorare, anche con il concorso imparziale del Ministero del lavoro e degli ULPMO di riferimento, per garantire quanto di spettanza ai Ferrovieri ed assicurare parimenti l'affermazione, sul mercato sempre più complesso dei trasporti, delle Società del Gruppo F.S.

Abbiamo definito il nostro ammortizzatore sociale in un momento in cui anche Confindustria, per il tramite del presidente Marcegaglia e lo stesso Draghi, Governatore della Banca d'Italia, oltre che tutto il mondo

del lavoro, esprimono preoccupazione per l'inadeguatezza degli ammortizzatori sociali previsti oggi dalla legge, sia in ordine al loro valore economico che per la loro durata. **Le stesse autorità religiose** hanno lanciato il loro allarme, preoccupate evidentemente del disagio sociale che la crisi economica tra creando nel mondo del lavoro. Infatti il cardinale Angelo Bagnasco, Presidente della Conferenza Episcopale Italiana, ha **giudicato modeste le coperture e le tutele previste dagli ammortizzatori sociali destinati ai dipendenti delle imprese in crisi.**

Ebbene, in questo complesso contesto di crisi economico/finanziaria generale, il nostro Sindacato, il Sindacato dei Ferrovieri quasi all'unanimità si prepara a gestire una ristrutturazione del Gruppo F.S. sapendo di poter garantire ad ogni singolo Ferroviere coinvolto, una soluzione ottimale per un suo reinserimento in azienda, magari dopo una fase di riequilibrio occupazionale o, se ci saranno le condizioni contributive, mediante una prestazione straordinaria del Fondo Bilaterale.

## Equipaggio treno

Giungiamo ora al tema caldo, quello che sicuramente segnerà la linea di demarcazione fra la nostra storia e il nostro futuro.

Certamente la nostra scelta non è stata fatta a cuor leggero, tutti noi conosciamo le discussioni e gli scontri dialettici nelle assise ufficiali, nelle ore di telefonate, negli scambi di e-mail e negli incontri di formazione o di gruppi di lavoro.

Dopo le giornate di incontri aziendali nei quali non si riusciva a cavare un ragno dal buco, la continua discussione sulle nuove tecnologie e sulla loro affidabilità, sulla comunicazione terra/treno e bordo/bordo

(rispettivamente precaria e inesistente secondo noi, entrambe efficientissime secondo il Gruppo FS) era sempre più evidente la condizione di isolamento in cui veniva messo il sindacato. La campagna mediatica messa in atto dall'Ing. Moretti contro chi contestava l'affidabilità delle nuove tecnologie e metteva in evidenza criticità come il soccorso e l'immobilizzazione del treno, era sempre più stringente. Le accuse di "luddismo" al sindacato sembravano propedeutiche a preparare il terreno dello "scontro finale", dove il rischio di trovare risposte a molte problematiche fin qui descritte sul *dumping* sociale, con l'applicazione del CCNL degli Autoferrotranvieri anche da parte del Gruppo F.S. era davvero forte. La minaccia di disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie per poter avviare unilateralmente l'equipaggio treno con il macchinista solo era sempre più vicina, perché nella mente dell'A.D. del Gruppo FS si avvicinavano inesorabilmente due scadenze che non intende fallire e per le quali è pronto a tutto: i risultati di Bilancio (soprattutto settore delle merci) e la messa in servizio dell'Alta Velocità da parte di Imprese concorrenti.

Visto che le denuncie alle ASL, alle DPL e alle Preture ad oggi non hanno sortito effetti repressivi, ma al massimo diffide puntualmente disattese dalle Imprese ferroviarie perché nessuno si è dimostrato nella condizione di bloccare il trasporto ferroviario, i dirigenti di tutte le imprese ferroviarie hanno iniziato ad assumere un'aura di impunità, come consapevoli del fatto che comunque "il treno deve camminare", una moderna riedizione del famoso motto dello spettacolo "The show must go on".

Per queste ragioni, necessariamente estremizzate in poche righe, come FAST FerroVie abbiamo deciso che voler risolvere tutto insieme

equivalesse a non voler risolvere nulla, quindi era necessario dividere le competenze. Le ASL devono rispondere di alcune problematiche, le DPL di altre, le Preture di altre ancora e l'ANSF deve certificare le norme regolamentari, la sicurezza delle apparecchiature, del materiale rotabile, delle infrastrutture e delle competenze del personale addetto all'esercizio ferroviario. Quindi, come sindacato, conscio che le ricadute sul lavoro, i carichi di lavoro e tutte le normative contrattuali appartengono alle nostre competenze, oltre che controllare ed eventualmente denunciare le irregolarità, supportare l'attività degli RLS e delle RSU abbiamo da una parte avviato un intenso carteggio con l'ANSF - che sinceramente, troppo spesso abbiamo l'impressione eviti di dare risposte troppo chiare, considerata anche la precaria situazione in cui sta ancora operando - dall'altra abbiamo avviato un confronto sindacale che doveva portare alla condivisione del nuovo equipaggio in coincidenza con la stipula del CCNL della Mobilità.

L'avvio di tale confronto negoziale era del resto stato condiviso da tutto il sindacato dei ferrovieri, dopo che l'azienda si era assunta la responsabilità di dichiarare lo stato dell'affidabilità delle tecnologie. Il prolungarsi dei tempi per la realizzazione del CCNL della Mobilità ha fatto condividere lo scorso anno di tentare un diverso approccio verso il nuovo equipaggio mediante la strada della sperimentazione, che peraltro lasciava molti dubbi. Fallito quel tipo di approccio, si è preferito aprire una prima fase disciplinando per quanto possibile il nuovo equipaggio negli spazi negoziali disponibili nell'Accordo Aziendale del Gruppo FS.

Questo accordo ha un grande valore politico per quanto riguarda la riorganizzazione del lavoro a bordo treno, ma molti aspetti ancora

devono essere definiti e lo saranno in maniera strutturale solo con il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, nell'ambito del contratto della Mobilità.

Forse la partita economica messa in campo è ritenuta insufficiente, ma riteniamo che oggi è stato valutato solo l'aumento di produttività, mentre nel contratto dovremo tenere conto di temi come la professionalità, la parte fissa dell'Indennità di Utilizzazione, il diritto al pasto, i riposi fuori residenza in località idonee e di qualità, l'inidoneità temporanea, la residenza amministrativa e via discorrendo. È evidente che sono temi molto importanti e che comportano un significativo impegno economico per l'impresa, quindi visto che il nostro obiettivo è non rendere eccessivamente elevata la differenza stipendiale fra la parte variabile e quella fissa (giusto il necessario per disincentivare l'assenteismo), in questa fase non abbiamo ritenuto utile spingere oltre la contropartita economica.

Sinceramente sono dispiaciuto per la mancata firma dell'ORSA, perché in tutte le fasi negoziali ho potuto apprezzare l'impegno e la tenacia della sua delegazione, coerente con le nostre posizioni; anche se era evidente il forte contrasto interno, ritenevo che eravamo giunti ad un buon livello di mediazione anche per loro. Tanto che la dichiarazione ufficiale che giustifica la mancata firma è **stata la temporaneità dell'accordo**. Non sono in condizione di spiegare niente a nessuno, ma una volta che l'azienda ha rinunciato alla data di scadenza di questo accordo, il fatto che ci sia scritto "prima fase" lascia il tempo che trova perché un accordo, qualsiasi accordo, vale finché non se ne fa uno in sua sostituzione. Ma va valutato politicamente che dopo questa firma diventa molto più difficile per il Gruppo FS intentare azioni di disdetta

del CCNL delle Attività Ferroviarie, perché implicitamente cade la tesi di un contratto superato dagli eventi industriali.
Sinceramente un cruccio mi rimane: ancora una volta non siamo riusciti ad inserire negli accordi una rivisitazione della situazione dei capi deposito. Anche se è vero che con la fase di riorganizzazione avremo modo di affrontare le problematiche di quelli della produzione, urge mettere mano alla situazione degli istruttori di linea, sia del macchina che del bordo, necessità ancora più evidente dopo certe mail che sembrano ipotizzare anche modifiche unilaterali dei turni di lavoro fatte dalla società.
È inaccettabile continuare a vedere questi lavoratori altamente professionalizzati i cui omologhi, in tutte le Imprese Ferroviarie competitor di Trenitalia, percepiscono una retribuzione di almeno un terzo più alta, venire mal considerati, mal pagati e utilizzati come factotum a tempo pieno. Al fine di affrontare e proporre soluzioni, come FAST FerroVie attiveremo un gruppo di lavoro specifico fin dal mese di luglio prossimo.

## Sciopero nei trasporti

Su questo problematica di nodale importanza per il Sindacato dobbiamo predisporci ad affrontare una lunga stagione di lotta, qualora gli intendimenti di sostanziale limitazione del diritto di sciopero nel mondo dei trasporti, preannunciati dal Ministero del Lavoro e dei Trasporti ed anticipati in uno specifico disegno di legge trovassero pratica attuazione con la calendarizzazione nei lavori del Parlamento.
Se venissero infatti approvate le nuove ipotizzate regole sui conflitti sindacali, verrebbe meno il concetto di equo contemperamento tra due

diritti costituzionalmente garantiti; in ragione di privilegiare il diritto alla mobilità, verrebbe compromessa irrimediabilmente la possibilità di manifestare il proprio dissenso per gli addetti ai cicli produttivi delle aziende di trasporto.

Queste in parte le preannunciate nuove regole che il Ministro del Welfare ha dichiarato di voler introdurre per la proclamazione dello sciopero nei trasporti:

- obbligatorietà del referendum consultivo insieme alla dichiarazione di adesione del lavoratore allo sciopero "in modo che gli utenti siano informati sul livello di adesione allo sciopero" ;

- introduzione di "un più robusto e garantito intervallo tra uno sciopero e l'altro, affinché siano garantiti congrui periodi di assenza di conflitti sindacali";

- previsione dello sciopero virtuale, da effettuare col fazzoletto al braccio, con la trattenuta a carico del lavoratore e del datore di lavoro, per evitare un'interruzione del servizio pur nella manifestazione di un disagio da parte dei lavoratori che, secondo Sacconi, potrebbero così testimoniare il proprio dissenso, continuando a produrre. Mentre i datori di lavoro, invece di pagare il salario al dipendente, verserebbero le competenze in un fondo solidaristico da definire.

Come si potrà facilmente capire, quindi, c'è nei pensieri del Governo non la volontà di regolamentare il diritto di sciopero, ma bensì quello di abrogarlo definitivamente.

Abbiamo preso, come FAST Confsal, una prima posizione di dissenso contro questo tentativo grossolano di colpire uno dei principali diritti democratici, ma dobbiamo evidentemente prepararci a reagire, per come nelle nostre possibilità, qualora in Parlamento dovessero decidere di proseguire su tale reazionario progetto.

Riteniamo infatti che per regolare l'esercizio del diritto di sciopero nei trasporti e per dare garanzie al diritto alla mobilità dei cittadini siano state già introdotte procedure e limitazioni sostanziali sul diritto a manifestare delle Organizzazioni Sindacali, mediante la previsione di un coacervo di norme, di seguito elencate, che ne rendono, come ben sappiamo, già di per se complicato l'uso:

- procedure di raffreddamento obbligatorie in apertura delle vertenze sindacali e congrui tempi per le dichiarazioni;
- numerose franchigie dagli scioperi per i periodi di grossi spostamenti quali ferie, festività ed in occasione di eventi quali le competizioni elettorali;
- congrue limitazioni nelle azioni di sciopero insistenti nei medesimi bacini di utenza;
- regole di rarefazione oggettiva e soggettiva tra diverse azioni di sciopero a seconda dei soggetti che le proclamano;
- divieto di concomitanza tra i conflitti sindacali per diversi vettori di trasporto;
- garanzia di servizi essenziali minimi, definiti tra le parti per fasce orarie e per relazioni, durante l'effettuazione dello sciopero;
- valenza nazionale per scioperi di carattere regionale. Per eliminare questo parametro limitativo delle proteste regionali, introdotto dalla Commissione di Garanzia, la FAST FerroVie ha

presentato un articolato ricorso al TAR del Lazio che sta scontando in verità i ritardi che sono propri della Magistratura.

Se a tutte queste regole aggiungiamo l'utilizzo smodato che è stato fatto dell'istituto della precettazione, previsto dall'articolo 8 della legge 146/90, spesso senza oggettiva motivazione, da parte dei Ministri dei Trasporti succedutisi negli anni, si comprende come l'equilibrio da garantire, tra il diritto alla mobilità dei cittadini e quello del manifestare delle O.S. sia spesso venuto meno mediante la negazione dei diritti sindacali.

Riteniamo quindi che l'introduzione delle nuove regole, anzi delle nuove limitazioni del diritto di sciopero programmate nel DDL, dietro la giustificazione di garantire un quadro di "equo contemperamento" dei due diritti costituzionalmente garantiti - sciopero e mobilità - sia perfettamente inutile perché in realtà esse costituirebbero un tentativo palese di colpire soprattutto il sindacato autonomo e/o le organizzazioni sindacali che non intendono rinunciare al proprio ruolo.

In ragione di ciò riteniamo pertanto indispensabile che il mondo del lavoro ritrovi la sua unità d'azione, attivandosi nei confronti del Governo e soprattutto del Parlamento, che non può svolgere in questa occasione un ruolo meramente notarile.

Riteniamo invece che la soluzione per il contenzioso sindacale, che in certi casi è molto acceso, sia nella previsione di un vero sistema sanzionatorio pregnante anche a carico delle imprese, da applicare nei casi, sempre più numerosi, di violazione dei diritti contrattuali che sono quasi sempre il motivo alla base dei conflitti sindacali. Per realizzare ciò facciamo nostra la proposta, sulla quale siamo disponibili al confronto, avanzata dal prof. Martone, Presidente della Commissione di Garanzia,

esplicitata nella sua relazione resa il 26 febbraio ai Presidenti delle Camere, di prevedere per la Commissione di Garanzia stessa una effettiva funzione di conciliazione ed arbitrato sui conflitti sindacali che le permetta, nel rispetto delle prerogative delle parti, di constatare l'esistenza di una reale volontà, da parte dei datori di lavoro e delle O.S., di composizione delle vertenze in occasione delle controversie sindacali.

## Problematiche legali

### Vertenza previdenziale per i Ferrovieri provenienti dal Genio Ferrovieri

Abbiamo avviato un'importante vertenza, per ora sindacale, su questa problematica, perché abbiamo appurato che sugli estratti contributivi (certificati dalle sedi dei comitati provinciali INPS di appartenenza) di centinaia e centinaia di Ferrovieri ex-genio, non risulta il versamento dei contributi stessi. Ciò sicuramente risponde al vero **per quasi tutti i Ferrovieri** che hanno espletato il loro servizio con il Battaglione Genio Ferrovieri e che sono stati assunti, nei vari profili professionali, nelle Società del Gruppo F.S. a partire dagli anni 1999/2000. Alla richiesta di regolarizzazione delle posizioni previdenziali avanzata dalla nostra Segreteria Nazionale con una nota formale trasmessa all'INPS, al Gruppo F.S. e al Ministero della Difesa (da cui dipendevano i Genieri) sono seguite delle risposte evasive che non hanno dato soluzione al problema. Nemmeno ai solleciti fatti trasmettere direttamente da molti interessati, per il tramite delle nostre strutture territoriali, sono seguiti riscontri risolutivi, anzi abbiamo potuto constatare che sull'argomento c'è una totale confusione tanto che l'INPS, F.S. Spa ed il succitato Ministero continuano a palleggiarsi la responsabilità dell'anomalia

previdenziale, che interessa un numero rilevante di lavoratori. Abbiamo anche constatato che tutti gli ex genieri, o almeno quelli che abbiamo verificato, che abbiano o no la posizione previdenziale regolarizzata, **continuano a scontare la mancata applicazione dell'aumento di valutazione sulla loro buonuscita afferente il periodo trascorso al servizio del Genio ferrovieri.**

Si tratta quindi di una vertenza previdenziale di notevoli dimensioni, sia per il valore intrinseco delle richieste di regolarizzazione che per il numero rilevantissimo di lavoratori interessati.

Auspico quindi il massimo impegno di tutte le Segreterie Regionali per il coinvolgimento sulla vertenza di tutti i ferrovieri interessati fino alla risoluzione delle problematiche poste, significando che da parte della Segreteria Nazionale continueranno le pressioni sui vertici dell'INPS e sul Ministero della Difesa, sino a quanto tutti i Ferrovieri non avranno le regolarizzazioni di loro spettanza.

## Problematica del Fondo Speciale F.S.

Anche su questa tematica bisogna riprendere le iniziative su tutto il territorio nazionale. **Abbiamo avviato un primo ricorso pilota al Tribunale di Roma,** ma riteniamo che possa essere utile, visti i tempi della giustizia romana, istruirne ancora in altri territori.

La posta in gioco su questa problematica sono certamente i diritti previdenziali di tutte le migliaia di Ferrovieri assunti dopo l'anno 2000, ma certamente anche quelli di tutti i restanti Ferrovieri, che verrebbero meno qualora il Fondo Speciale venisse dismesso per l'assenza di contribuzione da parte dei nuovi assunti.

Se ciò accadesse, i Ferrovieri **perderebbero le loro tutele previdenziali garantite dal sistema pensionistico pubblico.**

Prerogative previdenziali e non privilegi perché, è bene ricordarlo, sono legate alla tipologia delle specifiche attività lavorative, che ricordiamo per grandi linee:

- ➔ **il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni** per PDM, PDB, manovratori e personale navigante;
- ➔ **il diritto al decimo pensionabile** per i profili professionali che oggi hanno la possibilità di accedere alla pensione di vecchiaia a 58 anni;
- ➔ **il diritto alla pensione di vecchiaia a 60 anni** per controllori viaggianti, ufficiali di macchina, ecc.;
- ➔ **il diritto alla pensione di vecchiaia a 62 anni** per comandanti, direttori di macchina ecc.;
- ➔ **il diritto alla pensione privilegiata** che oggi compete a tutti i ferrovieri, fino a quando resteranno iscritti al fondo FS, indipendentemente dalla durata del servizio maturato, quindi anche con un solo giorno di servizio, così come previsto dalla normativa pensionistica pubblicistica oggi garantita ad essi;
- ➔ **il diritto alla pensione di invalidità**, che spetta a coloro che cessano dal servizio ferroviario per licenziamento per "inidoneità a qualsiasi mansione ferroviaria" dipendente da cause comuni

La Fast FerroVie, come ben sapete, ha sollevato da tempo il problema, purtroppo in perfetta solitudine. Pensiamo però che per arrivare ad una soluzione del rilevante contenzioso aperto, si debba ricercare il massimo consenso dei Ferrovieri e se possibile anche delle altre O.S.

In ragione di ciò riprenderemo quanto prima le iniziative, invitando tutti i Ferrovieri ad esprimere il loro dissenso mediante l'invio di istanze di regolarizzazione da inviare alle sedi INPS ed al Ministero del lavoro, in attesa che i ricorsi legali vadano a definizione secondo le nostre aspettative.

## Organizzazione Interna

Molti di voi già l'hanno vista, ma questa è l'occasione per ufficializzare la piena operatività della nuova sede della Segreteria Nazionale di Via Prenestina 170.

Sarebbe ora troppo facile e invitante cadere nelle vecchie polemiche, ma sono i fatti che parlano; un sindacato come il nostro, con un modesto bilancio, dimostra di essere sano nei principi fondamentali proprio da come si organizza per fare Sindacato. Noi, anche in questo, stiamo dimostrando si essere un GRANDE SINDACATO! In questi giorni dobbiamo verificare il bilancio e vedremo nella massima trasparenza la sana gestione; non ci sono e non ci saranno più scoperti bancari e debiti pregressi a fare da coreografia alle proprietà immobiliari rinnovate e valorizzate. Mi sia permesso di guardarmi intorno per vedere che sono pochi i sindacati Autonomi che possono vantare questa situazione.

Non dimentichiamo che abbiamo avviato un percorso formativo dei nostri quadri, che continueremo anche quest'anno, migliorato anche grazie ad un accordo che stiamo perfezionando con l'Università telematica Pegaso. Stiamo lavorando ad un corso formazione post diploma di maturità e un Master post laurea, entrambi on-line dal tema "Evoluzione normativa nel settore dei trasporti" con docenti qualificati.

La formula prevede un costo agevolato agli iscritti FAST e stiamo analizzando la possibilità di trovare un finanziamento per far frequentare il corso ad alcuni giovani quadri sindacali.

*CONCLUSIONI*

Mi scuso fin d'ora per questa lunga relazione, ma ritenevo necessario dare più elementi possibili per poter sviluppare il nostro dibattito interno.

Indubbiamente è necessario, nello sviluppo del dibattito, entrare nel dettaglio degli accordi e dei temi affrontati, anche insieme agli amici dell'*autoferro* e degli appalti ferroviari. Con l'aiuto dei responsabili nazionali affronteremo le tematiche inerenti il processo di rappresentatività e di tutela nelle loro aziende, che creano spesso difficoltà solo perché riguardano FAST FerroVie.

Forse siamo un Sindacato scomodo? Lieti di esserlo. Dove riusciamo ad esprimere rappresentanze sindacali possiamo vantare ottimi risultati e serietà perché non vendiamo sogni ma ci diamo obiettivi possibili e il tempo, lentamente, ma ci sta ripagando.

Le analisi fatte serviranno a rafforzare le nostre linee politico/sindacali.

In questa fase, delicatissima per l'avvio di una nuova stagione negoziale che sarà sicuramente foriera di forti scontri sindacali, viste le notevoli divergenze che possiamo attualmente registrare, diventa prioritario capire lo scenario nel quale ci troviamo ad operare.

Noi come FAST, lo diciamo forte e chiaro, ci sentiamo pronti e capaci di fare la nostra parte già nelle fasi determinanti, e come si è soliti dire in questi casi, non faremo sconti a nessuno.

Come FAST Ferrovie avvertiamo anche il dovere di essere parte attiva in questa fase storica, nella quale garantire sicurezza e tutele sul lavoro diventa determinate per ogni sindacato.

Il Sindacato, tutto il Sindacato, deve rivendicare il proprio ruolo in mezzo ai lavoratori, se necessario anche affrontando temi forti. Come FAST Ferrovie, nel pieno rispetto della nostra storia di Sindacato propositivo, siamo pronti a negoziare, a confrontarci e a trovare soluzioni condivise ma nel rispetto di ruoli di ciascuno, mille miglia lontani da quella confusione che dà a tutti l'alibi per non fare.
Grazie per la vostra attenzione e buon lavoro a tutti.