DIRETTIVO NAZIONALE FAST FERROVIE

Hotel della Torre - Trevi 12-13-14 Novembre 2008

CARE AMICHE E CARI AMICI,

Vi saluto fraternamente a nome di tutta la Segretaria Nazionale e vorrei estendere il saluto a coloro i quali, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la loro dedizione di ogni giorno stanno permettendo alla FAST FerroVie di affermare una propria posizione e un proprio ruolo sempre più rilevante nello scenario sindacale Italiano.

Il Direttivo Nazionale è un momento di verifica e di progetto, determinante per la vita di un'organizzazione come la nostra; la grande partecipazione che ogni volta si registra, così come le numerose presenze di attivisti che vengono per assistere e a dare il loro contributo ai lavori, ne sono la conferma.

Oggi, nel vivo di una vertenza sindacale importante nel Gruppo FS e in particolar modo per la discussione relativa all'equipaggio treno, la vostra partecipazione, assume un significato particolare, visto che il Direttivo Nazionale odierno è chiamato a decisioni che nei prossimi anni peseranno parecchio sulla vita dei Ferrovieri e in particolare su quella dei macchinisti, una categoria ancora una volta nell'occhio del ciclone riorganizzativo della Società, basato sempre di più sul controllo esasperato del costo del lavoro.

Inoltre, in questo direttivo dovremmo fare le necessarie verifiche anche in merito alla vertenza sul CCNL della Mobilità, alle motivazioni e alle azioni che fino ad oggi non hanno permesso l'avvio di quel tavolo negoziale che tutte le parti sociali si erano impegnate ad aprire già un anno fa di fronte all'allora ministro del lavoro "On. Damiano".

Un tavolo negoziale che, con il 2010 ormai alle porte, assume caratteristiche d'improcrastinabilità sempre più pressanti, facendo ormai intravedere scenari funesti per il Gruppo FS, e in particolare per le sue società di trasporto, contesti che fino a qualche anno fa erano tanto inimmaginabili almeno quanto lo erano quelli odierni per la nostra compagnia aerea di bandiera allorquando si aprì il mercato di riferimento.

Siamo andati al congresso straordinario perché sentivamo la necessità e il dovere di esprimere la nostra rappresentatività a tutti i livelli di confronto

con le parti sociali, un cammino estremamente arduo che abbiamo intrapreso e che abbiamo il dovere di percorrere con la coerenza e la determinazione che hanno caratterizzato il nostro sindacato sin dalla sua nascita.

Oggi, nonostante le difficoltà ci appaiono sempre più esorbitanti, è giunto il momento di allargare gli orizzonti continuando in quel salto di qualità che ci potrà garantire il mantenimento di quel ruolo da protagonista che da sempre ci appartiene.

SCENARIO

Ora, sarebbe di grande impatto descrivere la situazione internazionale o lo stato di liberalizzazione del settore nella cosiddetta eurozona ma, oltre al fatto che in diverse occasioni abbiamo avuto modo di parlarne, sono ben conscio che tutti i giorni i mass media, i politici e anche tutti i manager del settore dei trasporti, capeggiati dall'AD del Gruppo FS, non perdono occasione per descriverci lo stato dell'arte, ricordandoci, nel frattempo, che la situazione è di non ritorno.

Per questo motivo, anche rischiando di essere visti come delle "Cassandre" vogliamo ricordare, a noi stessi per primi, che le norme liberticide fatte in Italia hanno permesso l'assalto al trasporto ferroviario nazionale da parte di tutte le Ferrovie nazionali d'oltralpe.

Un'invasione avvenuta prima nel settore del trasporto delle merci, oggi anche in quello più ricco dell'Alta Velocità, dove SNCF è entrata con il 20% del capitale in NTV, in "soccorso" agli imprenditori Italiani bravi a creare grandi progetti ma poco coraggiosi e disponibili ad accollarsi il "rischio d'Impresa", un elemento da sempre e da tutti ritenuto fondamentale del libero mercato.

Tornando quindi sulla vicenda Alitalia, ma le similitudini purtroppo sono molto più di quante non sembrino, è innegabile come quest'ultima ne sia stata un classico esempio; infatti, almeno per noi, resta molto difficile

riuscire a intendere quale sia il rischio d'impresa che si è accollato la cordata CAI guidata dal dott. Colannino.

Dico ciò perché sono convinto che nessuno accorrerà in soccorso dei dipendenti di Trenitalia qualora non riuscissimo ad avviare un percorso negoziale serio e concreto, che abbia, come obiettivo primario, un riferimento unico per la determinazione dei limiti dell'orario di lavoro dei Macchinisti e del personale di Bordo di tutte le imprese che intendano fare trasporto ferroviario in Italia.

Tali affermazioni non nascono da un partito preso nei riguardi della categoria che più rappresentiamo come FAST FerroVie ma perché sono convinto che, costruendo la vertenza contrattuale del CCNL della Mobilità intorno al Personale di Macchina e di Bordo, potremmo assicurare prospettive di lavoro e tutele degne di una grande potenza economica e industriale qual è il nostro Paese.

CONTRATTO DELLA MOBILITÀ

Lo sciopero di 24 ore del 6 e 7 luglio 2008 è stato un vero successo sindacale, nonostante il rinvio forzoso.

Lo sciopero del 10 e 11 novembre ha replicato il successo, sia nel settore del trasporto pubblico locale, sia fra i ferrovieri, benché quest'ultimi fossero traviati dallo stressante negoziato aperto da mesi su una serie di riorganizzazioni che interessano i seguenti argomenti:

Per quanto attiene la Società RFI S.p.A.

- Nuova Organizzazione Territoriale (nota fino a pochi giorni fa come Operation);
- Manovra;
- Manutenzione Infrastrutture;
- Navigazione;

Per quanto attiene la società Trenitalia

- Manutenzione Rotabili;
- Vendita e Assistenza;
- Oltre al delicatissimo tema dell'Equipaggio Treno.

Senza timore di smentita ci sentiamo di dire che molti erano coloro i quali avevano puntato su una scarsa adesione alla protesta, invece, i ferrovieri, hanno risposto come mai negli ultimi tempi e, all'unisono con gli autoferrotranvieri, hanno dimostrato grande maturità e confermato la loro ferma volontà di aderire a un contratto unico della mobilità, visto ormai come la sola tutela verosimile per il futuro, no prossimo ma fin anche immediato, di tutto il mondo del lavoro operante nel trasporto su ferro di persone e merci.

Ragion per cui, a dispetto di chi, come ASSTRA, fa convegni per ingenerare confusione parlando di enormi differenze sul costo del lavoro in caso di variazione di regime contrattuale e, nel frattempo, si dichiara pronta ad aprire un tavolo per il rinnovo del CCNL degli autoferrotranvieri, i lavoratori, prima ancora dei sindacati promotori della lotta, hanno risposto inequivocabilmente:

- **Basta**, al doppio regime salariale che presenta il CCNL dell'autoferro!
- **Basta**, alle regole obsolete provenienti da un "ancien régime" che non sono in grado di tutelare assolutamente il lavoro nel terzo millennio!
- **Basta**, a strutture para politiche e politicizzate che difendono quella "casta" (… e qui ci vuole proprio) composta da politicanti trombati o da sindacalisti sorpassati, che trovano la loro ragion d'essere nel difendere quelle tante, troppe finte privatizzazioni societarie dove d'imprenditoria c'è né davvero molto poca;
- **Basta**, con l'accusare di becero protezionismo chi difende il principio di regole chiare e certe per tutti;

Polemici?

Forse arrabbiati è il termine giusto, del resto chi come noi fin dal 1999 ha puntato su un cambiamento strutturale del lavoro nei trasporti sacrificando spesso la propria visibilità, che per un sindacato autonomo è certamente un elemento quasi vitale, assumendosi, nello stesso tempo, responsabilmente importanti e gravosi impegni, trova più di una ragione per essere legittimamente arrabbiato.

Oggi che principi come clausola sociale, sicurezza, meritocrazia e professionalità possono ottenere asilo in un contratto come quello della Mobilità proposto con la Piattaforma sindacale, diventa davvero inconcepibile che qualcuno possa ancora ritenere di non voler discutere su tale base rivendicativa.

Addirittura riterrei raccapricciante l'ordine del Giorno dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) che maliziosamente potremmo interpretare sia stato "stimolato" proprio dal Prof. Marcello Panettoni, Presidente di ASSTRA, nel quale i Sindaci tengono a mostrarsi oltremodo preoccupati per un eventuale aumento del costo del lavoro che, a loro dire, accompagnerebbe quasi sicuramente la stipula di un CCNL della Mobilità.

Guarda caso ecco spuntare, seppur a grandi linee, proprio la tesi che il Prof. Panettoni perora per giustificare la rinuncia di ASSTRA a un tavolo contrattuale unico.

Tutto ciò avviene sebbene il fatto che, dichiarare ancora oggi che fra il CCNL delle AF e il CCNL degli autoferrotranvieri ci sia una disuguaglianza di circa il 20% sul costo del lavoro, sia ormai una falsità nota a tutti gli addetti al lavoro e no.

Certo, dobbiamo ammettere che l'attivismo di ASSTRA contro il CCNL della Mobilità è molto evidente e, se vogliamo, in qualche modo anche comprensibile, visto chi è chiamato a rappresentare e tutelare ma, trova molto meno comprensione, l'altrettanto evidente immobilismo di Federtrasporto.

Un'inattività nella quale, anche a seguito della Trasformazione interna, il Gruppo FS sembra aver perso il proprio "sindacato" di riferimento AGENS,

mentre ANAV (Associata di Federtrasporto) in maniera sempre più evidente, continua a dar man forte ad ASSTRA con imbarazzante silenzio.

Certamente non è un nostro compito e quindi non abbiamo nessuna intenzione di valutare il comportamento delle Associazioni Imprenditoriali verso i loro assistiti ma qualche dubbio ci sembra legittimo: chi difende Trenitalia?

Perché l'associazione datorile cui Trenitalia fa riferimento e alla quale ha permesso la stipula del CCNL delle AF, oggi non difende le scelte fatte nel 2003 con la stessa vivacità con la quale ASSTRA difende il suo CCNL degli autoferrotranvieri?

Sicuramente non tocca a noi rispondere, ma i dubbi che ci attanagliano sono sempre di più e sempre più gravosi e non aiutano certamente le relazioni sindacali.

Siamo arrabbiati, anzi sempre più arrabbiati allorquando ci sovviene a quale livello sia ormai giunto il comportamento di ostracismo che ASSTRA e le aziende a essa associate, stanno tenendo nei riguardi della FAST, un qualcosa, ormai, davvero inconcepibile e inaccettabile sotto tutti i punti di vista.

Allo stato attuale "mascherare" la discriminazione fatta verso di noi, con il paravento della non firma del **CCNL AUTOFERROTRANVIERI/ INTERNAVIGATORI** è davvero un'azione da poco conto, pertanto sempre più difficilmente sostenibile.

Una disparità emarginante, assolutamente arbitraria, che trova il suo culmine nel diniego, perpetrato negli ultimi tempi, anche di quei minimi diritti sindacali che devono essere garantiti a tutti quei soggetti che, come noi, hanno stipulato il Patto delle Regole del 23 dicembre del 1998.

Infatti, nel settore sono riconosciuti ed hanno normali relazioni aziendali, diversi sindacati di solo livello aziendale, i quali hanno una rappresentatività inferiore alla nostra e parimenti non hanno firmato il CCNL del comparto.

Costoro stanno solo usufruendo di una sorta di “diritti quesiti” anche nel caso in cui siano rappresentativi di un unico componente delle maestranze ma si guardano bene, come le Ferrovie delle Calabria s.r.l. e molte altre ferrovie regionali della medesima natura, dal riconoscere sindacati autonomi che, come la FAST, sono organizzati sul territorio nazionale e presenti in tutte le sedi istituzionali.

Maliziosamente potremmo pensare che una simile discriminazione tragga spunto dal fatto che noi siamo poco accattivati dalle “tentazioni”, ma non siamo così malpensanti e, pertanto, lasciamo ad altri la malignità di tali pregiudizi.

Nonostante tutto ciò, negli ultimi mesi, siamo riusciti ad allargare la nostra azione in diverse imprese dell’autoferro, cominciando ad avere una rappresentatività distribuita sul territorio nazionale, ciò nonostante, l’ostracismo di ASSTRA nei nostri riguardi, invece di far riscontrare una conseguente attenuazione, si dimostra ogni giorno sempre più insofferente e intransigente.

Nel frattempo, mentre tutti guardano con la lente d’ingrandimento se nel Gruppo FS esistono problemi di antitrust, sembra passi inosservato che le cosiddette ferrovie ex concesse non solo, spesso, hanno l’infrastruttura di proprietà, ma fanno promiscuamente trasporto economicamente sostenibile e trasporto protetto da contratto di servizio.

È evidente che la corsa alla liberalizzazione, elogiata da tutti proprio in occasione della presentazione della nuova società viaggiatori alta velocità, NTV S.p.A. del dott. Montezemolo & Co., mette proprio in evidenza la grandissima ed esclusiva attenzione che viene data al profitto da trarre nei trasporti e la scarsa, per non dire assente attenzione, che è data alla ricerca delle necessarie innovazioni tecnologiche, dimenticando, tra l’altro, che queste sono possibili solo a fronte di forti integrazioni di collaborazioni fra le Imprese Ferroviarie e il Gestore dell’Infrastruttura.

Diciamo ciò perché, la nostra nota, netta posizione a favore del Gruppo FS, quale azienda integrata, non deve poter essere strumentalmente fraintesa come espressione d'interessi di parte sindacale.

Per noi, incorreggibili idealisti, un'azienda integrata, come il Gruppo FS S.p.A., va confortata per assicurare al Paese almeno quel trasporto economicamente non sostenibile ma necessario per salvaguardare la giusta mobilità sociale ed ecologica, consentendole, nel frattempo, di poter investire in quella ricerca tecnologica essenziale per riuscire a imporre le necessarie garanzie di Sicurezza della Circolazione.

Una ricerca in grado di garantire, parallelamente, un continuo miglioramento della qualità del lavoro e della vita di chi l'utilizza e, giammai, una mera ricerca di abbattimento dei costi d'esercizio ferroviario e del lavoro.

Purtroppo molta confusione in merito all'AV viene anche da Trenitalia che, come sembra essere noto ancora a pochi, appare ormai lanciatissima verso un segmento dedicato.

Inoltre, ci corre l'obbligo di riferire come, il fatto che il 15 dicembre, a seguito dell'apertura della tratta Milano-Bologna e della nuova programmazione degli orari, partiranno i "nuovi" (?) treni AV di Trenitalia, sia un avvenimento che ci lascia alquanto perplessi, fosse altro perché temiamo che molti pendolari rischieranno di restare a piedi o di giungere a destinazione con forti ritardi.

Ci sembra che in questi giorni sia in atto un'accesa discussione tra la regione Lombardia e la Direzione Regionale Lombardia di Trenitalia, proprio su questi argomenti e ci dispiacerebbe veramente che l'avvento dell'AV fornisse spunti a palinsesti televisivi che hanno fatto le proprie fortune screditando spesso Trenitalia e il Gruppo FS, certamente non proprio o, almeno, non sempre innocenti in merito ai fatti denunciati.

SITUAZIONE NEL GRUPPO FS

È bene essere chiari, qualsiasi decisione sarà assunta sugli argomenti oggetto delle trattative in corso con il Gruppo FS non può risolvere i problemi del gruppo stesso, né tantomeno quelli di Trenitalia.

Il confronto sindacale, che attualmente stagna sui tavoli nazionali attiene, come ho detto precedentemente, per quanto riguarda la Società RFI, a navigazione, "operation", manutenzione infrastrutture e manovra mentre, per Trenitalia, ha come oggetto manutenzione rotabili, vendita e assistenza nonché, dulcis in fundo, equipaggio treno.

È evidente che nonostante la complessità e la delicatezza degli argomenti trattati, di considerevole impatto fra i lavoratori del settore, con la risoluzione di nessuno di essi si è in condizione di salvare le sorti della maggiore delle società di trasporto del Gruppo.

Inoltre, il continuo e inarrestabile degrado delle relazioni sindacali, più volte denunciato da FAST FerroVie negli ultimi anni, non lascia spazio a previsioni ottimistiche.

Il solo risultato oggi riscontrabile nell'attuale sistema di rapporti e confronti sindacali con l'Impresa, è quello dalla sterile efficacia delle trattative nazionali, che fa da risposta allo svuotamento delle trattative periferiche, il quale alimenta uno stato di conflitto accentuata sul territorio che spesso produce unicamente accordi anacronistici e poveri di risultati.

In un quadro così desolante e scoraggiante, il confronto riavviatosi dopo le ferie estive, propone scenari diversi circondati da aloni ottimistici, evidenziando avvicinamenti fra le parti in merito a diversi temi, rimanendo comunque caratterizzato da un diverso approccio della Società che ha fornito un grosso volume di documentazione, cercando in tal modo di dimostrare, una volontà costruttiva e di maggior fiducia nel rapporto con il sindacato.

Del resto è innegabile il fatto che, nei periodi precedenti, i confronti si siano man mano spenti per l'atteggiamento di sostanziale spregio delle relazioni industriali del Gruppo FS, il quale, ha continuato per anni, con estrema

arroganza, a gestire unilateralmente il rapporto con i sindacati e con le vertenze, aumentando costantemente il contrasto nazionale e territoriale, con la conseguente perdita di capacità, da parte dell'Impresa, di governare i processi produttivi.

La ricerca di un rapporto fiduciario nelle relazioni industriali non è sufficiente per dire che esistono le condizioni idonee per fare intese, però, è anche vero, che attualmente, su diverse materie, gli avvicinamenti sono più significativi, come dimostra l'attuale stato dell'arte.

NUOVA ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

Per quanto concerne la proposta del nuovo modello funzionale della Direzione Esercizio, RFI ha completato l'illustrazione del progetto relativo alla riorganizzazione delle attuali strutture di Movimento e di Manutenzione.

Dopo anni e diverse sterili discussioni, in questa fase di confronto l'azienda ha presentato un progetto che costituisce un avanzamento e, soprattutto, ha messo finalmente sul tavolo tutte le carte.

Le condizioni organizzative avanzate dalla società nel nuovo contesto dovranno creare, a fronte di ulteriori innovazione tecnologiche del sistema, la piena efficienza dell'esercizio ferroviario e, quindi, dei livelli programmati di capacità e di produzione della rete.

Riteniamo si possa dire che i processi di Movimento (Direzione Esercizio) e di Manutenzione Infrastruttura (Direzione Servizi), nel nuovo modello organizzativo, avranno pari dignità e contribuiranno insieme alla semplificazione della filiera di comando, anche attraverso una nuova articolazione dei processi stessi.

NAVIGAZIONE

Negli incontri il settore della Navigazione, l'azienda ha illustrato la produzione prevista per il 2009, per quanto concerne:

- L'autostrada del mare;
- Il gommato pesante;
- Il Trasporto ferroviario;
- L'attuale situazione delle Navi degli impianti di Messina e Civitavecchia.

Come sindacato si è chiesto d'inserire, nel piano generale di Gruppo FS:

- Il piano della navigazione riferito al trasporto ferroviario sullo stretto di Messina;
- L'organizzazione e le azioni da mettere in atto su Civitavecchia;
- Gli investimenti sulla flotta e il relativo quadro occupazionale in base ai volumi di produzione;
- La soluzione delle problematiche aperte sul territorio, la professionalizzazione del personale e i nuovi inserimenti.

MANOVRA

Nei confronti fatti, con RFI, in merito alla Manovra viene conferma l'organizzazione delle attività transitate.

Le convergenze registrate potrebbero portare anche alla condivisione di alcune delicate problematiche sulle questioni di "confine" con Trenitalia, nonché sulle modalità di mantenimento dell'attività di manovra stessa.

MANUTENZIONE ROTABILI

Trenitalia ha dichiarato che, all'avvio del confronto, il volume delle attività esternalizzate aveva un'incidenza di circa il 34% sul totale dell'attività della manutenzione dei rotabili programmata.

Al centro del confronto, quindi, c'è stata la verifica della possibilità di mettere in atto un significativo processo d'internalizzazioni e si è lavorato intorno ad un'ipotesi che dovrebbe portare, entro il 2009, ad un rientro rilevante di ore lavorate.

Le lavorazioni da riportare all'interno di Trenitalia dovrebbero essere soprattutto quelle con particolare contenuto professionale, che si svolgono sulla base di tecnologie avanzate e su mezzi in scadenza di garanzia del fornitore.

VENDITA E ASSISTENZA

Gli incontri svolti in materia di vendita e assistenza con la Divisione Passeggeri NI e la Divisione Passeggeri Regionale, hanno evidenziato lo scollamento fra le strutture aziendali.

Il riordino del settore nella DPNI ha permesso un aggiornamento del progetto già presentato alle organizzazioni sindacali, che autorizza un cauto ottimismo anche in considerazione della carenza di uno scenario più generale all'interno del Piano d'impresa del Gruppo FS.

Per quanto riguarda la DPR la scelta societaria resta zoppa fin quando non si hanno risposte chiare dalle regioni nel merito dei "cataloghi" ad esse presentati da FS.

L'azienda ha, in buona sostanza, ammesso che, in assenza di risposte concrete da parte delle amministrazioni regionali, su questo fronte si è praticamente in stallo.

Come OS abbiamo richiesto i dati relativi l'intero settore in tema di volumi di produzione, biglietterie e consistenza del personale, denunciando una palese assenza di strategia aziendale per il settore.

EQUIPAGGIO TRENO

Su tutti gli argomenti, ma soprattutto su quello dell'equipaggio treno, riteniamo utile che il confronto meriti tutti gli sforzi necessari al fine di ricercare la più larga intesa possibile, siamo convinti che un negoziato vada fatto fino in fondo nella costante ricerca che le nostre posizioni possano trovare un'assoluta condivisione anche fra le diverse sensibilità presenti al tavolo.

Detto ciò, con estrema sintesi, diventa utile evidenziarvi quali sono le attuali criticità che fanno registrare, a tutt'oggi, delle distanze apparentemente incolmabili tra le parti:

- Malore del macchinista; nonostante gli evidenti passi avanti e le dichiarazioni di principio sul rispetto delle leggi e l'adeguamento alle norme che disciplinano la materia, non si riesce a stilare un testo scritto che le contenga;
- Chiarezza in merito ai criteri che discriminano i servizi sperimentali come, ad esempio, le comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo;
- Chiarezza sulla definizione dei termini temporali della sperimentazione che non si prestino a "interpretazioni maliziose";
- Sensibilità diverse in merito alla flessibilità da concordare, se mai fosse opportuno concordarle, in sede nazionale;
- Distanza sull'entità e articolazione del corrispettivo economico che integrerà la fase sperimentale qualora, a questo punto, un corrispettivo economico fosse ritenuto opportuno.

Le criticità sopra elencate, seppur di sostanziale rilevanza, non riescono a trovare una vera svolta perché è evidente che, la difficoltà di scrivere il testo dell'accordo, non riguarda solo il merito degli argomenti ma soprattutto lo scarso rapporto fiduciario fra OS e Azienda, un elemento quest'ultimo che riteniamo essere molto preoccupante.

È apprezzabile lo sforzo che il DCRU sta facendo proprio nel tentativo di ricostruire quel rapporto di fiducia nelle Relazioni Sindacali che era stato disastrato dal suo predecessore.

È chiaro che, la difficoltà costituita dall'assenza di un rapporto fiduciario, non fa altro che generare ulteriori problematicità assolutamente incresciose in una trattativa complessa e delicata come quella sull'Agente Solo.

Come FAST FerroVie, nel ricercare soluzioni percorribili per la definizione di un accordo, riteniamo indispensabile che questo non sia finalizzato al solo scopo di garantire un temporaneo beneficio economico a Trenitalia bensì, al più nobile obiettivo di avviare un percorso di accordi "in progress" che ridisegnino le figure professionali del macchinista e del capo treno garantendo loro le necessarie tutele su materie quali la sicurezza, la salute, l'invalidità, la formazione e la retribuzione, coinvolgendo, infine, su questi temi anche, il mondo Politico e Istituzionale.

Se riusciremo a portare al centro delle relazioni sindacali questi argomenti, tenendo sempre ben presente che dobbiamo rendere questo percorso compatibile con l'impegno che come FAST FerroVie fino ad oggi abbiamo garantito per la costruzione di un CCNL delle Mobilità, potremmo condividere anche la stipula di un primo accordo.

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA FERROVIARIA (ANSF)

Altro tema che non riesce a portare un po' di serenità, né al personale interessato né al sistema di regole che devono governare il trasporto ferroviario è proprio quello attinente all'ANSF, un'agenzia essenziale per garantire la sicurezza del trasporto su ferro che però sembra proprio non riuscire a decollare.

Come FAST FerroVie siamo stati sempre critici nei riguardi della Direzione Tecnica, alla quale troppo spesso ci siamo visti costretti ad imputare un ruolo di "arbitro" non proprio imparziale, dedito a promulgare innovazioni

normative a fronte di tecnologia costante, una somma algebrica che difficilmente può dare risultati diversi da un abbattimento della sicurezza.

Ragion per cui, la costituzione dell'ANSF, è stata da noi prima perorata in tutte le maniere, poi salutata con estrema soddisfazione, ritenendo finalmente attuabili, oltre alle direttive comunitarie, anche le attese di chi come noi richiede garanzie di sicurezza e di certificazione delle nuove tecnologie, nonché delle assolute competenze per tutto il personale addetto alla circolazione ferroviaria quali: i macchinisti, gli istruttori di Linea, i verificatori, ecc…

Purtroppo, ad oggi gli unici atti ufficiali evidenti sono la proroga sul vigilante e l'interpellanza per la ricerca di personale.

Entrambi sono quanto meno discutibili nei metodi e nei modi, però non volendo arricchire le file di chi preferisce che l'ANSF entri a regime più tardi possibile favorendo così lo stato di confusione attuale, chiediamo al direttore dell'Agenzia e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia di definire, in breve tempo, gli aspetti organizzativi, interessando anche il sindacato, sia di avviare la seconda indispensabile fase di riordino delle norme, che devono essere chiare e omogenee per tutti gli attori.

PRENDERE COSCIENZA PER ORGANIZZARE UNA NUOVA AZIONE SINDACALE

Dopo quanto descritto fino ad ora, è evidente che i negoziati di merito sulle nuove tecnologie non sono stati in grado di trasmettere al sindacato quelle garanzie necessarie per rendere possibile un confronto sereno sull'equipaggio treno; così com'è certo che, sia per lo stallo negoziale, sia per le ventilate iniziative unilaterali di Trenitalia, sia per l'attacco sferrato da più parti e da diversi settori, il Sindacato rischia concretamente di essere confinato in un angolo, in considerazione anche del clima nazionale che sta

mescolando, artatamente e ottusamente, la difesa delle tutele sul lavoro con quella d'interessi e privilegi di lobbies.

Pertanto, da parte nostra, convinti come siamo di avere la forza e della certezza delle competenze tecniche, riteniamo che sia giunto il momento di andare a "vedere le carte" della Società, per costatare se siamo di fronte ai soliti vuoti annunci di tecnologia innovativa e risolutiva o se, invece, possiamo finalmente entrare nel merito di sistemi operativi realmente applicabili e affidabili.

Tutto ciò, se rimaniamo chiusi nelle stanze di Villa Patrizi, è evidente che non può trovare soluzioni, così come non aiuta certo il confronto, il continuo rincorrersi tra azienda e sindacato, caratterizzato da dichiarazioni e intenti troppo spesso divergenti o addirittura opposti.

Diventa quindi strada obbligata quella di avviare un percorso che permetta la reale verifica degli apparati, della loro reattività agli imprevisti e della loro affidabilità.

Pertanto, il percorso che, come FAST FerroVie, riteniamo si debba affrontare, è quello di condividere quali sono gli elementi indispensabili affinché il treno possa essere affidato a un solo macchinista ***ma, si badi bene, mai a un macchinista solo*.**

In estrema sintesi vanno garantiti:

- Una comunicazione affidabile e costante terra/treno e bordo/bordo;
- Il soccorso al macchinista nel minor tempo possibile;
- La certezza di un'affidabilità dei segnalamenti coerenti con gli istradamenti;
- Una formazione continua che assicuri il mantenimento delle competenze;
- Una tutela che dia tranquillità in caso d'inidoneità temporanea;

- Una logistica che non crei la continua conflittualità fra il personale del treno e tutto ciò che accade a inizio, alla fine e nelle soste di servizio.

Molti elementi elencati, insieme con quelli che sono *rimasti nella penna*, potrebbero essere definiti non influenti se il treno risulti essere condotto da un solo macchinista o da due macchinisti.

Crediamo che sia proprio così ed è per questi motivi che il sindacato in Trenitalia da ormai troppi anni non riesce a fare accordi sui turni del macchina, una ragione per cui diventa ancora più importante e urgente trovare soluzioni adeguate e responsabili.

Comunque, preso atto che *la Direzione Tecnica di RFI si è assunta la responsabilità di modificare i regolamenti senza la garanzia di una reale affidabilità del sistema* da parte nostra, riteniamo opportuno istituire un Osservatorio Nazionale, nel quale dovrà essere presente un responsabile dell'ANSF, per raccogliere le impressioni, le denuncie e i suggerimenti del personale che, giorno per giorno, nell'intercalare dei turni ad agente unico affronterà la giornata con l'equipaggio treno organizzato secondo le disposizioni e le norme emanate da RFI.

Questi motivi vanno presi in considerazione per impostare nel tempo giusto le azioni sindacali di reazione alle scelte improvvide delle aziende, nel frattempo serve un cambio di passo, per cercare, fin quando è possibile, di riuscire a essere parte integrante della gestione del problema.

Come sindacato è nostro compito quello di contrattare le ricadute sul lavoro, dobbiamo inoltre essere molto attenti sul funzionamento, sull'efficienza e sull'ergonomia delle apparecchiature, soprattutto allo scopo di garantire, agli RSL di riferimento FAST FerroVie, il possesso di tutti gli strumenti necessari affinché facciano appieno e con la necessaria tranquillità, il loro compito.

Per questo motivo stiamo organizzando per la prossima settimana un incontro con gli RLS al fine di discutere le osservazioni da fare ai DVR preparati da Trenitalia.

Una prima azione concreta che vuole far si che siano finalmente distinti i ruoli di ognuno e si ponga fine a questo stato di confusione dove tutti s'interessano di tutto e poi … non è mai colpa di nessuno.

Anzi, poi, ogni responsabilità è messa in capo agli accordi sindacali che non hanno altro compito che quello di normare al meglio il rapporto di lavoro, senza potere né volere influire minimamente con le decisioni dei medici del lavoro delle AUSL o dei magistrati, figure istituzionali che, sempre molto scrupolosamente, analizzano i comportamenti e, eventualmente, istruiscono inchieste a carico delle aziende non rispettose delle leggi.

Nella riunione gli RLS avranno la possibilità di confrontarsi con un ingegnere esperto in materia di sicurezza sul lavoro e nella stesura dei DVR e, probabilmente, anche con uno psicologo del lavoro.

È evidente che, allo stato dell'arte, sul tavolo negoziale non ci sono concrete possibilità di avere il controllo delle leve gestionali della problematica, una condizione che evidentemente potrà invece crearsi solo quando sarà possibile aprire il tavolo del confronto per il CCNL della Mobilità ma questo dato, tuttavia, non ci esime dal dover prevedere, sia pur in una fase transitoria, anche l'eventuale costruzione di una nuova figura professionale di macchinista unico addetto alla condotta del treno.

Questa a nostro avviso è l'unica seria strada percorribile, scevra di polemiche e, se questo percorso fosse condiviso da tutti senza "furbate e/o tentativi di forzare la mano", come purtroppo spesso accade in questi casi, bisognerebbe evitare di discutere sull'attribuzione della primogenitura.

Questa non è certamente la strada scelta dall'Ing. Moretti, che non perde occasione di dire che in sicurezza e tecnologie sono stati fatti investimenti per 6 miliardi di euro e quindi i macchinisti possono andare ad Agente Solo.
Noi riteniamo, invece, che se quegli investimenti si dovessero valutare negativamente nei riscontri tecnologici e si prendesse atto che molti di essi si sono dimostrati inadeguati e inefficaci, si potrebbe anche condividere che gli "esuberi" nel Gruppo FS non sono fra il personale al quale viene applicato il CCNL delle Attività Ferroviarie.

ATTIVITÀ POLITICO - SINDACALE: LA SVOLTA

Nel periodo che va dal Congresso straordinario a oggi l'attività sindacale non si è fermata attorno alle vertenze FS, anche se in realtà questa ha assorbito grandi energie.

Infatti, come accennato precedentemente, abbiamo aperto una serie di rappresentanze sindacali aziendali in diverse aziende del Trasporto Pubblico Locale con tutte le difficoltà che le associazioni imprenditoriali ci pongono.

Anche nel settore degli appalti ferroviari l'attività svolta dalla segreteria nazionale ha permesso un posizionamento nel settore di tutto rispetto e abbiamo avuto modo di dimostrare che siamo un Sindacato con la "S" maiuscola, fatto di persone serie e oneste che si muovono in base a principi di rappresentatività e rappresentanza degni di una grande organizzazione.

Dobbiamo tenere ben presente che in questo settore, più che in altri, esistono delicate questioni che hanno ricadute dirette sui lavoratori, i quali si sentono spesso poco garantiti anche dai CCNL.

Dal congresso ad oggi abbiamo messo in piedi i corsi di formazione per i nostri quadri sindacali, un primo corso più allargato e un secondo ristretto per motivi di tempo e di complessità degli argomenti.

I corsi sono stati tenuti da esperti delle materie affrontate, raccogliendo il gradimento dei partecipanti.

Da tempo c'eravamo riproposti di avviare i corsi di formazione e finalmente ci siamo riusciti e certamente visto l'entusiasmo e la motivazione che hanno creato siamo intenzionati a proseguire su questa strada, convinti come siamo di dover preparare la nuova classe dirigente della FAST.

Proprio dopo questo Direttivo Nazionale celebreremo il congresso della Federazione che aprirà un nuovo corso con la partecipazione efficace degli altri sindacati che sono ormai parte attiva nella vita della FAST.

La nostra Federazione, in questi anni, è entrata di diritto nel mondo del trasporto e proprio grazie alla dichiarazione d'intenti intercorsa fra FAST e FILT è stato possibile la stesura del patto di consultazione stilato dal nostro sindacato e FILT Dipartimento Sindacale Trasporto Persone, un impegno discusso, condiviso e apprezzato nelle e dalle assise precedenti e portato a compimento il 7 ottobre in occasione della campagna per il rinnovo dei consigli direttivi delle associazioni territoriali del DLF.

L'occasione costituita da questa competizione, dove come sigla sindacale ci riconosciamo insieme alla FILT nella "Lista del Cuore" e per la quale ieri abbiamo aperto la campagna elettorale con la manifestazione congiunta alla quale hanno partecipato tutte le candidate e tutti i candidati, sarà il banco di prova per mettere in atto il patto di consultazione FAST e FILT.

PATTO DI CONSULTAZIONE CON LA FILT: SUL DLF, OLTRE IL DLF

Ha la chiara finalità di attivare una prassi di sistematica consultazione preventiva finalizzata alla definizione, alla gestione e al sostegno condivisi delle iniziative sindacali di carattere generale, di carattere contrattuale e di carattere negoziale nella nuova area contrattuale della Mobilità, recentemente proposta.

Tale accordo rappresenta l'esito di una lunga fase di convergenza tra le due Organizzazioni Sindacali a livello nazionale e, al contempo, l'apertura di una nuova fase che intensificherà ulteriormente i rapporti reciproci, pur salvaguardando le vicendevoli autonomie e le rispettive norme statutarie che disciplinano la vita interna delle due Organizzazioni, le procedure deliberative e l'elezione dei gruppi dirigenti.

Un'alleanza di ampio respiro, che guarda al prossimo futuro e che, intanto, ha portato, nella gran parte dei casi, a convergenze programmatiche territoriali e alla presentazione di liste comuni all'appuntamento elettorale del DLF.

Del resto dopo le esperienze degli ultimi anni abbiamo potuto constatare che la nostra correttezza e lealtà nei riguardi di altre sigle con le quali intratteniamo rapporti politico/sindacali ci ha lasciato fuori da ruoli di primo piano per una struttura sindacale, come dimostrano l'uscita dal CdA di EUROFER e dal Consiglio di gestione del Fondo Speciale FS presso L'INPS, per il quale, nonostante abbiamo vinto il ricorso al TAR, ancora non è stato dato seguito alla sentenza.

In questa fase abbiamo tentato di ricercare strade diverse e le discussioni interne ci hanno fatto decidere che un patto di consultazione sarebbe stato possibile con chi avrebbe accettato un rapporto di correttezza e lealtà nei nostri riguardi.

Siamo coscienti della nostra forza e se vogliamo che le nostre idee vedano la luce senza restare sul libro nei nostri sogni dobbiamo giocoforza condividerle con altri Sindacati.

In verità dobbiamo ammettere che anche con la FIT abbiamo da sempre un ottimo rapporto e, per quanto mi riguarda, di vera stima nei riguardi del gruppo dirigente nazionale ma, in fin dei conti, è stato più facile trovare l'intesa in un patto con la FILT.

Certamente le polemiche e le strumentalizzazioni non mancheranno ma il fatto di un patto scritto dovrà essere visto come un'intesa fra gente seria e coerente che non ha paura delle proprie scelte.

Non dobbiamo essere come giunchi pronti a piegarsi al primo vento di strumentalizzazione fatta dai nostri avversari, o per meglio dire dai nemici di sempre, dubitando delle nostre scelte ponderate e vincenti ma dobbiamo essere così determinati e capaci da riuscire a spiegarle a tutto il mondo che circonda la FAST FerroVie, dimostrando come la coerente scelta autonoma sia un carattere ereditario che ci ha accompagnato dalla nascita dello SMA e che ci guiderà nel futuro.

Non sono certamente atti come quest'accordo che mettono a repentaglio la nostra autonomia, il nostro essere Sindacato Autonomo, anzi la trasparenza che ci contraddistingue sta permettendoci contatti sempre più chiari con

diversi gruppi politici che hanno capito finalmente che non siamo la succursale di nessuno!

Siamo pronti a collaborare con chiunque sia pronto e disponibile ad ascoltare e perorare anche le nostre idee; in poche parole: **se non abbiamo il treno che ci porta a casa prendiamo quello che ci porta più vicino!**

Questo comportamento che negli ultimi anni si è rafforzato grazie alla stretta collaborazione con la FAST, ha fatto si che i denigratori che a ogni piè sospinto non lesinano di metterci etichette o targhe, siano regolarmente smentiti dalle loro stesse dichiarazioni.

Dobbiamo essere consapevoli che, come tutti i partiti politici e come tutti i sindacati, anche noi rappresentiamo degli interessi: **solo gli interessi dei nostri iscritti.**

Le nostre azioni, quindi, sono e devono essere la sintesi dei nostri consessi, gli unici tenuti a decidere sul cosa, sul come e sul quando prendere determinate decisioni.

ORGANIZZAZIONE INTERNA

In questo Direttivo Nazionale portiamo a compimento un altro progetto già avviato da un po': l'acquisto della nuova sede in via Prenestina 170.

L'operazione di vendita dell'appartamento di Via Varese e l'acquisto del nuovo ci ha permesso non solo di risanare il bilancio ma anche di non perdere in valore immobiliare, infatti, ci presentiamo a questo direttivo con un bilancio non più in rosso e con una nuova sede nazionale di circa 150 metri quadrati, dove avremo una sala riunioni per le direzioni operative e i corsi professionali.

Ora non ci resta che fare la necessaria ristrutturazione, pensando che ne sia ipotizzabile l'inaugurazione nei primi giorni di febbraio 2009.

Come dicevo, oggi siamo con il bilancio in equilibrio e non più in rosso, questo ha comportato notevoli sacrifici per tutti coloro i quali hanno lavorato

in segreteria nazionale, ma da una proiezione per il prossimo anno riteniamo necessario presentare in quest'assise una bozza di bilancio preventivo per l'anno 2009, non certo per anticipare le scadenze amministrative statutarie del prossimo Direttivo Nazionale, ma al solo scopo di mantenere sotto controllo le spese, condividere con tutti le attività che dovremmo rilanciare e quelle che dovremmo calmierare, per non ritornare con un bilancio che renda soffocata l'attività sindacale.

CONCLUSIONI

In questa relazione non sono volutamente entrato troppo nell'aspetto tecnico dei problemi, ma è evidente che la nostra intenzione è quella di ricercare fino in fondo la massima condivisione possibile su un accordo da sottoscrivere con il Gruppo FS in tempi brevi, dettata dalla consapevolezza del poco tempo rimasto per tentare di governare il processo prima di rischiare di subirlo.

Non vorremmo ancora una volta ritrovarci a fare scelte fuori tempo come avvenne in occasione della stipula del CCNL delle AF.

Un contratto che era stato progettato nel 1999, quando ancora c'erano molti spazzi per governare la liberalizzazione del sistema ferroviario ma che ha visto la luce quando, ormai, il CCNL degli autoferrotranvieri già era diventato il contratto di concorrenza utilizzato prima da FNME e man mano, poi, dalla maggior parte dei competitor di Trenitalia.

Oggi siamo, si di fronte ad una scelta epocale ma dobbiamo avere il coraggio di gestirla al meglio facendo si che non si verifichi il dumping sociale nel trasporto ferroviario, magari proprio perché noi non siamo stati capaci di fare scelte coerenti con i tempi.

Tutto ciò, non significa essere arrendevoli ma anzi, dobbiamo ben sapere dove vogliamo portare i ferrovieri e in particolare il personale di macchina.

Che cosa riteniamo giusto per il macchinista, che comunque non dovrà trovarsi mai solo su un treno, e cosa è meglio fare affinché gli sia garantita

un'adeguata formazione, una tutela dell'inidoneità, la possibilità di pensionamento anticipato, degli ambienti adeguati sia quando è alla guida dei treni sia quando usufruisce delle strutture di supporto.

Inoltre serve un orario che tenga conto dei carichi di lavoro e degli stress cui è sottoposto il macchinista e soprattutto occorrono regole chiare, inequivocabili e omogenee in tutte le imprese ferroviarie.

Comprensibilmente, se dovessimo ritenere percorribile la strada dell'accordo così come condivisa all'ultima direzione operativa e descritta oggi, è evidente che dovremmo avere fin da subito le idee chiare su quale orario di lavoro, su quale percorso formativo e con quale retribuzione dovrà lavorare il macchinista nei prossimi anni.

Tutto questo potremmo metterlo in piedi anche con un gruppo di lavoro che, già in questi giorni, cominci a delineare una nostra proposta sindacale.

Non mi resta che augurare a tutti un buon lavoro.