

Care amiche e cari amici,

Vi saluto fraternamente a nome di tutta la Segreteria Nazionale e vorrei estendere il saluto ai nostri colleghi che, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la dedizione di ogni giorno stanno permettendo alla FAST Ferrovie di affermare la propria posizione e il proprio ruolo nello scenario sindacale Italiano.

Il Direttivo Nazionale è sempre un momento di verifica e di progetto, importante per la vita di un'organizzazione come la nostra; la grande partecipazione che ogni volta si registra, così come i tanti ospiti che vengono per assistere e dare il loro contributo ai lavori, ne sono la conferma.

In questa occasione, poi, una presenza così consistente, assume un significato particolare, visto che il Direttivo Nazionale odierno segna l'ultimo giro di boa prima di quel Congresso Straordinario, da convocare in questa assise, che ci permetterà di completare il progetto di costituire un Sindacato che, oltre ai lavoratori delle Attività Ferroviarie e degli Appalti Ferroviari, rappresenterà, con competenza, serietà e lealtà, anche i lavoratori dell'Autoferro.

In ogni caso, ritengo che il Direttivo Nazionale che indice il Congresso, rappresenta il momento ideale per fare un primo bilancio dell'attività politica e organizzativa svolta dalla FAST Ferrovie.

In realtà, sia l'aspetto politico, sia quello strutturale, sono intrecciati l'uno all'altro e costituiscono, in buona sostanza, i principali motivi che ci hanno portato a condividere la necessità di un ulteriore passaggio riorganizzativo volto ad allargare la rappresentatività.

Questo appuntamento è necessario per dare la direzione e la posizione giusta al nostro sindacato, attraverso un modello strutturale più adeguato ad affrontare le complesse problematiche del mondo del lavoro nei trasporti, sia nella fase attuale, sia nel futuro, che, essendo stato per gran parte disegnato da altri, rappresenta sicuramente la sfida più impegnativa.

La nostra convinzione ci porta a ritenere che, un sindacato rappresentante tutto il lavoro del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale nel suo insieme, ha un ruolo estremamente impegnativo e, pertanto, deve dotarsi di tutti quegli strumenti atti a garantirgli di essere artefice del proprio futuro.

Sentiamo il dovere e la necessità di esperire la nostra rappresentatività a tutti i livelli di confronto con le parti sociali.

In considerazione, però, che, i negoziati, stanno sempre più delineandosi sulla base di un piano di decentramento territoriale, il sindacato ha la necessità di garantirsi maggiori competenze anche a livello periferico, pertanto, nasce l'esigenza di una struttura sindacale estremamente ramificata ma, nel contempo, solida e coesa.

Del resto, noi che nasciamo da una categoria di lavoratori che hanno fatto la storia del sindacato in Italia, non possiamo e non dobbiamo perdere questo treno; abbiamo l'obbligo di ricercare il consenso fra i lavoratori e lavoratrici, valorizzando la nostra azione sindacale con una sempre maggiore qualità dei nostri delegati, dei nostri quadri e dei nostri dirigenti sindacali favorendo la presenza dei giovani e delle donne che spesso sono molto più passionali e reattive ai cambiamenti della società civile.

Lo scenario politico economico, dopo la stipula del CCNL delle Attività Ferroviarie, si è modificato notevolmente, richiedendo al Sindacato veloci adeguamenti organizzativi.

Possiamo fare una prima riflessione guardando come si sono modificati nel tempo anche i sindacati confederali, non per valutare le loro scelte o per prenderne esempio ma solo per evidenziare che, le nostre valutazioni, trovano fondamento e riscontro in quella società civile nella quale siamo e vogliamo essere parte integrante.

L'approccio al mondo del lavoro è cambiato notevolmente nel privato impiego dopo il "famoso" accordo interconfederale del 1993.

Un accordo che la Confsal si è rifiutata di sottoscrivere, non percependone l'importanza e la portata.

La conseguenza più evidente e deleteria per la nostra Confederazione, è stata quella di ritrovarsi, di fatto, fuori da tutto il mondo del privato impiego e pertanto, costretta a ritirarsi nella propria roccaforte del pubblico impiego, dove, comunque, ancora oggi, gioca un ruolo sicuramente determinante.

Purtroppo, per noi e per la Confsal, il mondo del pubblico impiego, dal 1993 ad oggi, si è notevolmente ridotto e molte aziende o enti statali sono entrati nel mercato del lavoro del privato impiego, inoltre, l'ormai imminente legge sulla rappresentatività, ci richiede, da subito, un notevole colpo di reni per fare in modo che, la nostra federazione dei trasporti, possa entrare a pieno titolo nei momenti decisionali con tutte le competenze del caso.

Mentre possiamo dire che la Confsal ha perso un'occasione davvero importante per poter essere, oggi, una Confederazione a tutto tondo nel modo del lavoro, riferimento per tutti i lavoratori che chiedono un'autonomia del sindacato dal mondo della politica/partitica, noi come SMA prima e come FAST oggi, possiamo affermare, senza tema di smentita, che le nostre scelte organizzative



fatte nell'ultimo decennio, ci stanno permettendo di mantenere appieno il nostro ruolo di Sindacato Autonomo.

A tal proposito, ritengo legittimo affermare che la FAST, tutte le volte nelle quali riesce, anche se con fatica, ad intervenire nelle fasi di concertazione, dimostra disponibilità al confronto su progetti concreti che rinvigoriscono il nostro concetto di forza sindacale autonoma e che contribuiscono a consolidare la democrazia e la coesione sociale in Italia.

Insomma, rischiando anche di essere tacciato di presunzione, voglio asserire che il nostro sindacato, è ormai l'unico esempio rimasto in Italia di Sindacato Autonomo.

I fatti e la nostra storia lunga più di 50 anni, ne sono la testimonianza, abbiamo sempre risposto con responsabilità e fermezza su tutte le vertenze, senza mai lasciarci andare ad insensibilità sociale o ad un irresponsabile antagonismo del "tanto peggio tanto meglio", atteggiamenti che certamente raccolgono facili consensi estemporanei ma che non possono essere forieri di politiche a lungo termine.

La crisi del mondo della gestione della cosa pubblica e, per certi versi, del vecchio modo di far sindacato, accelerato, forse, anche da un certo qualunquismo mediatico, fa sì che ormai sia fattore comune l'identificazione di qualunque entità dedita alla politica, sia essa partitica, sociale o sindacale, come elemento identificativo della nota "CASTA".

Un'ingiusta, falsa ed inopportuna semplificazione che, di fatto, mette tutti sullo stesso piano, anche chi come noi porta avanti le proprie idee e i propri valori di autonomia e lealtà, avendo come uniche risorse le deleghe pagate dai soci e la disponibilità di ognuno di noi a rinunce, sacrifici, generosità e altruismo.

È evidente che questo stato di cose non ci aiuta e, se complica notevolmente la vita delle associazioni più grandi costringendole a riorganizzarsi, figuriamoci quanto rende difficile l'opera a chi, come noi, svolge il proprio ruolo di rappresentanza gravato dal peso di considerevoli rinunce e sacrifici.

Tutti i sindacati che, in forma dispregiativa, venivano definiti di "mestiere", in questi ultimi anni si sono federati, come dimostrano in modo lapalissiano i comitati di base e movimenti vari, si sono legati fortemente e in modo sempre più evidente a frange politico/partitiche e si sono riuniti in una confederazione.

Anche chi sulla differenza fra attività ne ha fatto un cavallo di battaglia politico, è stato "costretto" a organizzarsi in un progetto di confederazione sindacale.

Per un Sindacato come il nostro che, invece, dell'Autonomia e della valorizzazione delle professioni ne ha fatto una ragione di vita, allargare la propria rappresentatività è diventata una



necessità vitale, a maggior ragione in una società in continuo cambiamento e che cerca in maniera subdola di limitare sempre di più il raggio d'azione proprio di sindacati come il nostro.

A dimostrazione di ciò basti vedere l'ostracismo perpetrato nei nostri confronti da un'associazione datoriale come ASSTRA, un comportamento che nulla ha a che vedere con quello che la stessa associazione ha nei riguardi di altre OS.

Anche i modi risultano essere quanto meno deprecabili, come dimostra il goffo tentativo di tenerci fuori mascherandosi dietro una falsa rappresentatività che saremmo chiamati a dimostrare attraverso delle trattenute a ruolo che però le aziende, per "disposizione" delle Associazioni datoriali di riferimento, non ci possono fare.

La malafede traspare innegabile allorché non ci viene permesso di misurare la nostra rappresentatività magari con la partecipazione alle elezioni delle RSU.

D'altro canto i fatti dimostrano che dove è possibile fare le trattenute sindacali, raggiungiamo livelli di rappresentatività di tutto rispetto.

È evidente che, per quanto ci riguarda, sarebbe opportuno che la legge sulla rappresentatività sindacale non si limitasse al conteggio delle tessere ma spostasse l'attenzione, verso il consenso derivante dai voti espressi in occasione di libere elezioni tra i lavoratori, come possono essere quelle delle RSU.

Del resto è la stessa cosa che accade per i partiti politici dove, non importa quanti iscritti hanno, ma quanti voti raccolgono e tutti i partiti possono partecipare all'agone elettorale.

Un'analisi un po' lunga forse ma necessaria per inquadrare, seppure con estrema sintesi, lo scenario nel quale come sindacato ci troviamo immersi e per rendere sempre più evidenti le ragioni delle nostre scelte.

Deve essere altrettanto evidente, ci teniamo in modo particolare a precisarlo, che fare riorganizzazioni non ci appassiona ma lo riteniamo un atto dovuto, suffragato dal dato di fatto che, l'allargamento dello SMA a rappresentare tutti i ferrovieri, è stato il passaggio decisivo che ci ha permesso di arrivare alla stipula con Confindustria del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Poi successivamente abbiamo dovuto cambiare anche il nome, perché con FAST Ferrovie è diventato più facile veicolare il nostro messaggio di sindacato aperto ad una rappresentatività più larga; ora ci attende un ultimo passaggio: l'ulteriore ampliamento della nostra rappresentanza di ferrovieri con quella degli autoferrotranvieri e quella dei lavoratori degli appalti ferroviari unite in un unico comparto.



Questa nuova fase organizzativa ha mosso i primi passi lo scorso anno, nel Direttivo Nazionale svoltosi proprio qui a Trevi, congiuntamente con la FAST Autoferrotranvieri, dove è stato condiviso il progetto di unificazione dei nostri due sindacati.

Per concretizzare il progetto, fin da allora, abbiamo iniziato l'elaborazione di un nuovo statuto il quale, nell'ultimo periodo, è stato oggetto, tra l'altro, di un fruttuoso dibattito interno alla FAST Ferrovie e che ha coinvolto anche tutti i direttivi regionali che si sono tenuti nell'ultimo mese con la presenza delle Segreterie Nazionali.

La condivisione del progetto, che a questo punto potremmo anche definire "plebiscitaria" all'interno della FAST Ferrovie, vedrà una prima concretizzazione con la stesura, nello svolgersi dei lavori di questo Direttivo, della proposta di statuto definitiva che poi approveremo al Congresso Nazionale.

Potremmo vedere questa assise come la "costituente" di un nuovo sindacato e quindi la sede titolata a dare il giusto indirizzo al progetto, magari proprio attraverso la stesura dello Statuto che, a questo punto, potremmo chiamare "carta Costituente".

Nomi altisonanti, usati di proposito per far comprendere l'importanza che, come Sindacato, stiamo dando a questo Direttivo Nazionale.

E' bene precisare, a scampo d'equivoci, che il nostro percorso organizzativo non ha influito minimamente sull'azione politica del nostro Sindacato, la quale, in questi tre anni, è stata caratterizzata da importanti passi in avanti; due per tutti:

- le iniziative intraprese in solitudine, come sono stati alcuni scioperi regionali;
- le proposte di azioni, lanciate da noi e che hanno trovato successivamente il consenso anche delle altre OS.

Un esempio esplicativo in tal senso, potrebbe essere quello dell'idea di una giornata di sciopero contro il VACMA che, nata realmente in un'assemblea tenuta da me stesso a Bologna nella primavera del 2005, abortì sotto il peso del dissenso esternato da alcuni attivisti di altre OS che l'avevano ritenuta "leggera e poco efficace".

Pochi giorni dopo, però, è nato il primo VACMA Day in Piemonte; permettetemi quindi di pensare che noi della FAST Ferrovie, in quell'iniziativa di far nascere un'azione collettiva invece delle azioni individuali fatte fino a quel momento, siamo stati un'importante parte attiva e sottolineo parte attiva perché, anche se non pretendiamo di prendercene la paternità, riteniamo comunque che, il seme gettato in quell'assemblea, sorprendentemente, abbia alla fin fine germogliato in tempi rapidi.

Quello che conta è il risultato e non ci interessa fare "le prime donne" anche se spesso con questo tipo di atteggiamento rischiamo di perdere la nostra visibilità.



Ma riteniamo che un sindacato, qualsiasi sindacato deve essere giudicato sui fatti e non sui proclami e noi con i fatti siamo entrati nella storia delle relazioni sindacali degli ultimi anni.

Siamo usciti con diritto fuori dal sindacalismo limitato al Gruppo FS e con rappresentatività e lealtà abbiamo affrontato le relazioni sindacali in altre aziende con l'obiettivo di tenere alto il livello di tutele e sicurezza per chiunque lavori nel trasporto ferroviario, con ottimi riscontri associativi sia nelle Imprese di Trasporto ferroviario sia nelle imprese di appalti ferroviari.

Abbiamo sostenuto, spesso sentendoci anche un po' isolati, la campagna di promozione del Fondo Pensione "Eurofer", ed è troppo ghiotta l'occasione per non ricordare che abbiamo dimostrato lealtà verso Eurofer sia in fase di costituzione, quando eravamo nel CdA, sia nella delicata fase di cambiamento di destinazione del TFR della scorsa primavera, quando non eravamo più nel CdA.

Coerenza e lealtà dimostrata a differenza di chi invece nella prima fase non ha lesinato discredito e pessima pubblicità fra i ferrovieri per poi rivedere le proprie posizioni in una seconda fase.

Noi gli impegni presi li abbiamo sempre sostenuti e portati avanti e così riteniamo di dover continuare.

Infatti, nonostante la gestione in FS, nel periodo dell'Ing. Catania, abbia toccato i minimi storici in tema di relazioni industriali e sebbene, dopo la firma del CCNL delle AF, il confronto sindacale in ferrovia si sia pressoché annullato, rendendo difficilissima per il Sindacato la gestione del contratto sottoscritto, come FAST Ferrovie abbiamo sfidato, in varie occasioni, le controparti al confronto.

Proprio in questo ultimo periodo è nota la nostra posizione sia in merito alla necessità, che ci sembra poco condivisa, di dare alla Security/Protezione Aziendale del Gruppo FS, i mezzi, le risorse, in particolare quelle umane e i relativi assetti normativi contrattuali, per il suo definitivo completamento, sempre più necessario dopo l'11 settembre, gli attentati di Madrid e Londra e, non ultimo, l'incremento della criminalità nel nostro paese, sia in merito alla riorganizzazione del lavoro in Trenitalia a partire dall'equipaggio di condotta, dove siamo pronti per affrontare il negoziato.

Tramite il nostro giornale siamo usciti allo scoperto con le nostre idee e, di fatto, stiamo chiedendo al Gruppo FS di scendere sul piano del confronto sindacale.

Anche presso le altre imprese ferroviarie ci siamo assunti la responsabilità di accordi che comunque vanno nella direzione un unico contratto per tutto il settore.

La nostra azione non si è limitata ad affrontare il solo dialogo sindacale con le imprese ma ci siamo spinti anche verso un dialogo sociale più ampio, interessando anche il mondo politico responsabile dei trasporti, a prescindere dal partito di appartenenza, sul tema della costituzione



dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, esprimendo le nostre perplessità, le nostre osservazioni e le nostre idee in merito.

L'attività non si è limitata all'ambito nazionale ma si è sviluppata anche all'estero tanto che, forse perché è cambiato lo scenario Politico/Economico internazionale, forse perché i processi di liberalizzazione avanzano ineluttabilmente, forse per la diversa considerazione che la FAST Ferrovie ha nei riguardi delle assise del nostro sindacato europeo; l'azione svolta nell'ALE ha accresciuto il nostro peso politico in seno ad essa.

Riguardo alla nostra posizione rigida in merito alle modifiche dell'organizzazione del lavoro del personale di macchina e alle notevoli perplessità da sempre esternate sul tema, abbiamo coinvolto anche l'ALE e inoltre, stiamo riuscendo ad evidenziare le differenze di lavoro, di sicurezza e di retribuzione fra i macchinisti della cosiddetta Eurozona.

I primi risultati riteniamo di averli conseguiti. Risultati importanti che sono evidenti ai più nell'azione di lotta che, dalla scorsa estate, ha messo in campo la GDL - il sindacato dei macchinisti tedeschi - un'iniziativa intrapresa, non certo a caso, dopo che, nel Consiglio Ale di Primavera, i tedeschi si sono accorti che lavorano più di tutti i macchinisti Europei e come se non bastasse, anche con sicurezza e retribuzione più bassa.

Non solo, è giusto ricordare come, da allora, sia stata avviata la costruzione di un sito internet dell'ALE, nel quale, come FAST Ferrovie, stiamo mettendo in piedi una pagina web dove sarà possibile evidenziare, in quadri sinottici, le differenze di carichi di lavoro, retribuzione, costo della vita, tutele sociali e livelli di sicurezza, tra i lavoratori del settore ferroviario nei vari Paesi Europei.

Inoltre, dal mese di novembre, un attivista del nostro Sindacato sarà presente, come Rappresentare ALE, a Lille in Francia, presso la sede dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria, nelle Commissioni permanenti per il Dialogo Sociale Comunitario.

Il nostro rappresentate parteciperà o alla commissione sull'interoperabilità o a quella attinente alle liberalizzazioni del trasporto ferroviario.

Liberalizzazioni e Piano d'impresa del Gruppo FS

Nonostante questo Direttivo Nazionale abbia un forte carattere organizzativo per i motivi sopra esposti, non possiamo esimerci dal fare un aggiornamento riguardo alla nostra attività svolta dal Direttivo Nazionale di Caserta ad oggi.

Dopo una primavera di silenzio negoziale, con l'accordo del 15 maggio 2007 ritenevamo di aver fatto un grande passo in avanti nella vertenza di sviluppo del trasporto ferroviario in Italia, avendo finalmente avuto assicurazioni direttamente dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Prof.



Romano Prodi, in merito alla volontà del Governo, di impegnare nelle ferrovie le risorse necessarie e di voler procedere nel piano di liberalizzazioni a fronte di un coerente sistema di regole.

Infatti, nell'accordo sottoscritto poche ore dopo con l'On. Enrico Letta, avevamo condiviso gli obiettivi da perseguire in seno alla "Cabina di Regia" convenendo sulla costituzione di tre tavoli negoziali con i seguenti temi:

- 1) regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato, nonché alla definizione del servizio universale;**
- 2) costruzione di un contratto unico di riferimento per l'intero settore;**
- 3) piano d'impresa relativamente alle parti legate sia allo sviluppo dei servizi e della produzione, sia agli investimenti, sia all'articolazione societaria nell'unicità di Gruppo.**

Il confronto è iniziato nel modo sbagliato aprendo, dopo due settimane, solo il terzo dei tre tavoli, con la malcelata volontà di strappare al Sindacato il benessere per il Piano d'Impresa del Gruppo FS.

Non volendo oggi rifare la cronistoria di quanto accaduto voglio ricordare solo che la querelle si è protratta per tutta l'estate con lotte su tutti i fronti.

Con il Governo che, a suon di dichiarazioni di sciopero e manifestazioni, siamo riusciti a fare aprire al confronto su tutti i tavoli previsti, richiamandolo non poche volte agli impegni sottoscritti.

Più il sindacato incalzava il Governo più mass media e i competitor di Trenitalia alzavano le pressioni contro il mondo del lavoro.

A dimostrazione di ciò basti ricordare che il 22 giugno mentre eravamo alla manifestazione chiedendo regole omogenee per tutti, RTC calcava la mano e senza il sindacato al tavolo chiudeva un accordo con le RSA, alcune anche senza delega del sindacato di riferimento, riuscendo così a raccogliere la condivisione di limiti di lavoro a dir poco provocatori per il sindacato con l'aggravante di non portare neanche reali benefici alla Società nell'utilizzo del personale.

Passando oltre ricordiamoci ora come, in seno alla cabina di regia il 17 luglio, abbiamo condiviso con il Ministro dei Trasporti, On Alessandro Bianchi, un importante documento che avrebbe dovuto emendare il cosiddetto Decreto Bersani sulle Liberalizzazioni e modificare i contenuti del DLgs 188/2003 in termini di licenze e certificazione di sicurezza per quelle imprese di trasporto.

Inoltre, il documento in questione avrebbe dovuto garantire il principio di servizio universale per quei allacciamenti necessari allo sviluppo del Paese ma che non sono ritenuti commercialmente remunerativi.

Un accordo nel quale si arrivava perfino a condividere la necessità di un unico contratto da applicare per tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sull'infrastruttura nazionale e dove si teneva ben presente che il contratto attualmente esistente era il CCNL delle Attività Ferroviarie.



Certamente le polemiche che sono seguite e ancora corrono in merito a questo tema sono note, com'è nota la timidezza con la quale il Governo sta perorando il nostro accordo.

Contemporaneamente con il Gruppo FS dopo una serie di incontri infruttuosi agli inizi di agosto siamo giunti ad un onorevole compromesso di *“ok politico alle linee strategiche del piano d'Impresa a fronte del riconoscimento di un'emergenza di fare 650 assunzioni nel settore manutentivo”*, oltre alla condivisione della scissione della manovra da Trenitalia ad RFI nel rispetto del DLgs 188/2003.

Trascorso il mese di agosto, dove l'ing. Moretti non ha perso occasione per apparire sulla stampa lanciando il messaggio della necessità e ineluttabilità di modificare l'organizzazione del lavoro dei macchinisti per salvare Trenitalia dal tracollo economico, siamo giunti nei mesi autunnali dove un altro competitor di Trenitalia, precisamente SBB Cargo Italia, ha esperito un primo tentativo per effettuare treni merci con un solo macchinista, abortito il giorno stesso, mentre insieme a FILT/CGIL e FIT/CISL abbiamo indetto una prima azione di sciopero che ha visto un'adesione del 100% dei macchinisti di SBB Cargo Italia.

Sicuramente lo scontro s'inasprirà nel prossimo periodo con tutte le imprese ma sarà possibile avviare un confronto contrattuale serio, che porti ad una nuova organizzazione del lavoro nel settore ferroviario e del trasporto pubblico locale, solo se l'avvio del confronto per il contratto unico, ripartito proprio oggi presso il ministero del Lavoro con il Ministro, On. Cesare Damiani, garantirà le necessarie condizioni di sicurezza, tutela, qualità della vita e garanzia occupazionale.

Intorno alle indicazioni che dovranno essere espresse dal ministro Damiani, si sono certamente create una serie di aspettative sia da parte delle Imprese sia da parte del sindacato, perché, solo dopo che il Governo avrà dato il suo indirizzo politico, sarà possibile conoscere l'orientamento del tavolo di confronto per il rinnovo del CCNL, considerando, comunque, che anche quello degli autoferrotranvieri è ormai a scadenza il prossimo 31 di dicembre.

Come FAST Ferrovie, da tempo abbiamo avviato un dibattito interno organizzando appositi gruppi di lavoro, inoltre, con gli incontri fatti con Segreteria Nazionale sul territorio, tutto questo lavoro si arricchisce di più ogni giorno, dandoci la sicurezza di farci trovare pronti e preparati quando i tempi negoziali per il rinnovo contrattuale saranno maturi.

In ultima analisi, ma non per ordine d'importanza voglio con orgoglio evidenziare la nostra penetrazione nel settore degli appalti ferroviari, i quali sono entrati nella FAST Ferrovie solo un anno fa, raggiungendo, in tempi brevissimi, livelli di rappresentatività eccellenti e, nonostante le notevoli difficoltà incontrate giornalmente, i nostri quadri sindacali si stanno evidenziando nel settore per competenza e serietà.

Questo non può che stimolarci nel dire che la strada intrapresa è quella giusta.

Iniziative sindacali sulla formazione, legali e previdenziali



Sulla problematica della formazione e della questione connessa al ritiro delle circolari di servizio, riteniamo si debba fare il massimo della chiarezza.

La società Trenitalia sta dimostrando di ritenere la formazione del personale, in specie quella di macchinisti e personale viaggiante, un aggravio di bilancio.

Il momento formativo, a giudizio dei dirigenti di questa società, comincia e finisce con la diffusione ed il ritiro delle Circolari di servizio, indipendentemente che queste disciplinino questioni legate alla sicurezza dell'esercizio o aggiornamenti di altro genere, tra l'altro considerano tali operazioni, come cose da fare soprattutto nei giorni di riposo dei lavoratori.

Traspare, inoltre, il deprecabile e malcelato tentativo di trasferire le responsabilità degli inconvenienti al personale che, ovviamente, firmando il ritiro delle comunicazioni di servizio, se ne dovrebbe assumere le responsabilità rispetto ai contenuti.

I Macchinisti che chiedono il rispetto delle norme contrattuali, in materia di formazione, rifiutandosi di ritirare le circolari, vengono intimiditi dalla Società con provvedimenti disciplinari assolutamente illegittimi.

Sono in corso tuttora collegi di conciliazione promossi per la massima parte dalle nostre strutture territoriali per difendere il personale.

E' necessario diffondere e difendere la cultura della formazione e costringere così la Società Trenitalia a rispettare nel merito il dettato contrattuale in materia.

Stiamo dando anche impulso al settore della previdenza riscontrando un notevole interessamento nei nostri associati e non solo.

Un'attenzione che verificiamo sia tramite i contatti sugli argomenti previdenziali presenti nel nostro sito, sia dalle numerose richieste di specifiche che ci arrivano dai territori.

Nel frattempo abbiamo anche intrapreso una serie di iniziative sul piano legale previdenziale, a partire dalla vertenza sui Ferrovieri nuovi assunti dal Gruppo F.S., ai quali non vengono garantite le tutele previdenziali ed assicurative dei Ferrovieri iscritti nel Fondo pensione F.S..

Abbiamo esperito in merito il primo tentativo di conciliazione presso l'Ufficio del lavoro di Roma e, pertanto, quanto prima si darà luogo alla presentazione dei ricorsi legali.

Vi rinnovo con l'occasione l'invito ad un massimo impegno, in considerazione che si tratta, come vi ho più volte evidenziato, di una rivendicazione di notevole importanza che interessa circa 7000 ferrovieri e che, per i motivi più volte esposti, potrà coinvolgere tutti i Ferrovieri in attività di servizio.

D'intesa con i responsabili del settore degli autoferrotranvieri, stiamo portando avanti anche la richiesta di regolarizzazione dell'inquadramento per i lavoratori assunti con i Contratti di formazione lavoro.

Su questa problematica ci sono aspetti previdenziali da salvaguardare, che non erano stati rivendicati nei ricorsi proposti sino ad adesso.



E' nostra intenzione quindi dare ulteriore corso alle vertenze stesse e pertanto vi invito a curare quanto meglio potete il rapporto con i Ferrovieri che è possibile coinvolgere.

Conclusioni

In questa relazione volutamente abbiamo evitato di scendere nel dettaglio delle vertenze aperte, non per evitarne la discussione che certamente affronteremo durante i lavori, ma per dare il necessario risalto alla riorganizzazione che stiamo mettendo in piedi, per dare corpo al nostro progetto ambizioso.

Del resto lo stesso ing. Mauro Moretti ci sta dimostrando che, parlare di ripartizioni o di cicli produttivi se l'azionista non fa i necessari sforzi economici, diventa inutile e ozioso.

Nella storia delle Ferrovie dello Stato è la prima volta che viene pubblicato un orario dei treni **provvisorio**, quindi una programmazione limitata alle reali possibilità d'impresa nel settore del trasporto locale, dove la Finanziaria 2008 sembra abbia riportato i trasferimenti economici dovuti al contratto di servizio ai più bassi livelli degli ultimi anni.

Una scelta indubbiamente in contro tendenza rispetto allo scorso anno dove, lo stesso Governo, aveva attestato le mancate rivalutazioni inflattive degli anni precedenti riconoscendo a Trenitalia addirittura gli arretrati.

A questa politica schizofrenica l'Amministratore del Gruppo FS sta rispondendo con grande forza e decisione, sicuramente poco preventivabile.

Del resto le Ferrovie dello Stato hanno da tempo elaborato un piano d'impresa che aveva incassato la condivisione del Governo, ma questo, oggi, sta, di fatto, attuando una devastata politica del rimando in un'azienda, che non ha grandi margini per risollevarsi dalla crisi economica e industriale nella quale è stata portata dalle due gestioni precedenti.

Il nostro timore accresce quando a tutto quanto già detto si aggiunge la sensazione che le varie leggi in discussioni, sia la "Lanzillotta" in merito al Trasporto pubblico Locale, sia la "Bersani" sulle liberalizzazioni, si concretizzino in una sorta di "assalto alla diligenza" del Gruppo FS.

Questa brutta sensazione si fa sempre più forte dopo la decisione dell'Antitrust presa a seguito della denuncia di alcune Imprese Ferroviarie, le quali continuano a ricercare l'abbattimento dei costi per raggiungere il massimo profitto, curandosi poco del mantenimento degli elevati standard di sicurezza del sistema ferroviario Italiano.

In maniera preoccupante l'antitrust individua, nel rigido sistema delle relazioni industriali nel Gruppo FS, che a suo dire non permette in tempi brevi la modifica dell'organizzazione del lavoro, un problema di blocco al processo di liberalizzazione.

Per maggiore chiarezza voglio citare proprio la dicitura esatta della delibera dell'antitrust nella parte che a nostro avviso lascia perplessi:



“47. Appare tuttavia ragionevole ipotizzare che le IF concorrenti potrebbero essere sicuramente più pronte di Trenitalia – in ragione della diversa prospettiva di crescita e di relazioni industriali meno rigide - a giovare del completamento del processo di adeguamento tecnologico della rete e servirsi dei macchinisti non utilizzati in coppia sui convogli per incrementare la propria offerta commerciale. Pertanto, l’aggravio di costo imposto ai denunciati da RFI in questa fase rappresenta l’unica possibilità per ostacolare i concorrenti di Trenitalia prima che tali imprese possano beneficiare, più agevolmente della stessa Trenitalia, dei vantaggi derivanti dalla possibilità di utilizzare un solo macchinista, ed in tal modo rendersi particolarmente efficienti, rispetto all’incumbent, nell’utilizzo del fattore lavoro.”

È evidente a tutti noi che, pur con tutto il rispetto dovuto all’autorità garante, il problema dell’equipaggio di condotta treno, non può e non deve essere semplificato in questo modo.

La nostra attenzione va sempre tenuta alta sul disastroso esempio di Alitalia: non possiamo permettere si ripeta anche per Trenitalia.

Del resto deve essere chiaro che se per gli altri, politici, politologi, economisti e imprenditori, le ferrovie sono un’importante risorsa per la mobilità del Paese, per noi sono il Lavoro: il nostro Lavoro.

Dico questo perché siamo convinti che il cambiamento dei tempi stia richiedendo al Sindacato sempre maggiori competenze che non può permettersi il lusso di aspettare ad affrontare i problemi solo all’ultim’ora, quando ricadono direttamente sul modo del lavoro.

Necessita più che mai un’attività di analisi, programmazione e progetto di azioni che cerchino di cogliere e prendere in esame le problematiche nel momento stesso nel quale nascono.

Comprendo e, ne sono cosciente, che stiamo parlando come se fossimo già integrati e avessimo tutte le risorse necessarie per affrontare queste problematiche, ma sono altresì cosciente che, non progettare il nostro sindacato secondo quello che il mondo del lavoro chiede, significa retrocedere ovvero buttare tutti gli sforzi e i sacrifici fatti fino ad oggi da ognuno di noi.

La strada di un unico contratto di lavoro che devono applicare tutte le imprese che fanno trasporto ferroviario e trasporto pubblico locale, è l’unica strada che possiamo e dobbiamo perseguire.

Non possiamo lasciarci neanche distrarre da coloro che vedono questa strada partire dal confronto dei due contratti attualmente esistenti, perché così non è!

Attualmente esiste solo un unico contratto di questo tipo e non è il contratto del Gruppo FS ma quello firmato fra Confindustria e Sindacati il nel 2003.

Confusione che in molti cercano scientemente di fare per sfuggire e cancellare una parte di storia importante nel processo di liberalizzazione del sistema ferroviario italiano.

Concludo dicendo che rinnovarsi è una necessità e va ricercata con il giusto equilibrio; ritengo, inoltre, che quest’anno di progettazione sia stato caratterizzato da un’ampia discussione interna che da oggi andremo a concretizzare.



Ora dovrei chiudere dicendo viva la FAST Ferrovie, invece permettetemi di chiudere con una citazione di Mons. Camara che recita:

“Quando si sogna soli è solo un sogno.

Quando si sogna tutti insieme è il principio della realtà”

Eravamo SMA e abbiamo cominciato a sognare ora già siamo una realtà!

Grazie e Buon Lavoro.

