

## Comunicato Stampa

### GRUPPO FS MONOTEMATICO SU MACCHINISTA SOLO ED ESUBERI

Visto che si ricomincia a fare annunci giornalistici anziché parlare con un Sindacato che si vorrebbe relegare a mero “notaio” alle decisioni del Management FS, diventa sempre più indispensabile fare chiarezza su quello che noi della FAST Ferrovie, perseguiamo.

In diverse occasioni abbiamo avuto modo di dire che, con l’ing. Moretti, siamo finalmente riusciti a vedere la stessa “Ferrovia” della Dirigenza del Gruppo, condividiamo le intenzioni dichiarate di rimettere il “treno e il ferroviere” al centro delle strategie aziendali, la necessità di internalizzare lavorazioni che hanno fatto esplodere il loro costo proprio grazie agli assurdi processi di esternalizzazione.

Condividiamo altresì di porre come obiettivi strategici:

- il riequilibrio finanziario,
- l'incremento del traffico passeggeri,
- il miglioramento dei livelli di puntualità,
- la sicurezza,
- la pulizia,
- la maggiore competitività in vista dell' arrivo di nuovi operatori.

In sostanza, elementi necessari per rivalutare il Gruppo FS.

Di contro, dobbiamo registrare, che da parte dell’Ing. Moretti non figura come obiettivo l’incremento del traffico merci oltre al rilancio di FS come primo polo logistico nazionale, da noi sempre auspicato e fortemente sollecitato, mentre appare, sempre con maggiore insistenza, quello della condotta del treno con un solo Macchinista

Dal giorno in cui l’AD del Gruppo FS ha presentato le linee di piano d’impresa 2007-2011 al Sindacato, ad oggi solo posizione aziendale e non ancora condivisa con il sindacato, le relazioni Industriali sono andate in stand-by, in attesa dell’approvazione definitiva da parte dell’Azionista – Ministro dell’Economia –. Infatti, gli incontri svolti con le Società del Gruppo FS – RFI e Trenitalia – non hanno dato l’impressione di grandi spazi negoziali al sindacato per affrontare le ricadute sul lavoro.

Proprio in merito a questi spazi negoziali, come FAST Ferrovie, confermiamo la nostra indisponibilità a valutare “sperimentazioni” in merito al macchinista solo!

Posizione chiaramente espressa già nel mese di Novembre all’ing. Moretti in un incontro ufficiale.

Infatti, non riteniamo servano sperimentazioni per valutare se i Macchinisti Italiani sappiano o meno guidare i treni, anche perché, se tutti definiscono le nostre ferrovie le più sicure, crediamo che qualche merito andrà pure riconosciuto ai Macchinisti!

Necessita innanzitutto valutare oggettivamente il reale stato tecnologico dell’infrastruttura ferroviaria e dei sistemi di comunicazione terra-treno e treno-treno, solo successivamente saremo disponibili a negoziare la modifica di un nuovo equipaggio di condotta del treno ma solo sulla base di una reale tecnologia applicata e verificata anche con le Organizzazioni Sindacali di settore e non sulla base della tecnologia dichiarata. L’esperienza ci porta ad essere molto prudenti sotto

quest'aspetto senza dover ora portare ad esempio gli ultimi incidenti che hanno sconvolto sia i ferrovieri che l'opinione pubblica.

Resta inoltre determinante e prioritario chiarire come viene garantito il pronto soccorso nel caso di un malore del macchinista, non ci sembra accettabile né un mero calcolo statistico né un "così fan tutti!", la garanzia del rispetto dei diritti legalmente riconosciuti al lavoratore, non può e non deve prevedere discriminazioni, ancor meno se dettate da una bieca ricerca di abbattimento del costo del lavoro. Proprio per questo stiamo già pressando qualunque controparte (tutte le imprese ferroviarie oltre Trenitalia) ad aprire una doverosa discussione anche sull'attuale applicazione dell'equipaggio ad Agente Unico, senza semplificazioni ad effetto, perché il problema della tutela della salute del macchinista e del suo tempestivo soccorso in caso di malore, deve essere affrontato da tutte le Imprese ferroviarie elemento fondamentale anche per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Inoltre, visti i tempi strettissimi che chiede l'ing. Moretti, diventa impellente la costituzione dell'Agenzia sulla sicurezza ferroviaria che, nelle proprie peculiarità, deve avere, a nostro avviso, anche i controlli che abbiamo annunciato, sia delle ricadute che le tecnologie hanno sulla socialità del P.d.M., sia del suo orario di lavoro, da considerare come elemento determinante per il mantenimento gli attuali standard di sicurezza della circolazione ferroviaria.

In ultima analisi, l'AD di Gruppo FS continua a parlare di esuberi, ma anche su questo tema la nostra disponibilità è limitata a valle di una verifica dopo aver appurato la reale volontà aziendale di internalizzare delle lavorazioni e la volontà di non ritirarsi dal mercato del trasporto ferroviario e non rilegare Trenitalia al solo, cosiddetto, trasporto debole. Solo successivamente a tali verifiche si potrebbe affrontare il problema degli esuberi se mai ci fosse, altresì riteniamo sia importante affrontare seriamente la razionalizzazione delle professionalità presenti nel Gruppo FS, accompagnata, magari, da un oculato turn over, nel quale trovino applicazione strumenti simili a quelli utilizzati nell'ultimo anno dall'ANAS con il benessere di Governo, Azienda e Sindacati.

Per La Segreteria Nazionale FAST Ferrovie/Confasal  
Il Segretario Nazionale  
Pietro Serbassi

Roma li 04 febbraio 2007

Resp. Uff. Stampa  
Angelo D'Ambrosio  
+39 3357464313  
e-mail: [dambrosio@fastferrovie.it](mailto:dambrosio@fastferrovie.it)

