

Care amiche, cari amici,

vi ringrazio della vostra partecipazione ai lavori di questo Direttivo Nazionale che cade nelle vicinanze delle feste natalizie. Comprendo i disagi che ciò ha creato a voi e alle vostre famiglie e pertanto, qualora fosse possibile, i ringraziamenti sono ancora più sentiti.

Siamo però nel contempo certi che comprendete e condividete quanto, le motivazioni che sono alla base di questa nostra assise, siano molto rilevanti sul piano politico, in virtù dei processi di trasformazione, ma forse sarebbe meglio dire della rivoluzione culturale ed organizzativa, attualmente in atto nel Gruppo F.S., nonché delle ricadute sul lavoro che, presumibilmente, ciò comporterà.

Il tutto ovviamente dovrà darci gli stimoli necessari per affrontare il nuovo anno che, pertanto, si prospetta impegnativo e pieno di sfide, **nella convinzione che la Fast Ferrovie dovrà svolgere un ruolo politico attivo.**

L'esigenza di condividere insieme questi importanti elementi di riflessione, accompagnata dalla necessità di verificare lo stato d'attuazione del processo organizzativo di Fast Ferrovie, all'indomani del cambio della sigla e della nostra ragione di essere, sono alla base delle motivazioni per cui è stato convocato questo Direttivo Nazionale.

Il compimento vero e strutturale della nostra trasformazione, deliberata dall'ultimo Congresso Nazionale, è la condizione unica ed indispensabile affinché, la nostra Organizzazione Sindacale, svolga il ruolo da protagonista al quale prima facevo riferimento e per poter dare continuità al percorso di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, in assoluta coerenza con il mandato che ci siamo dati nella scorsa primavera.

Per far ciò, la Fast Ferrovie, dovrà far lievitare il suo processo di trasformazione sul piano politico ed organizzativo, in modo quanto mai omogeneo su tutte le sue realtà territoriali. Ciò sarà possibile, nei tempi fisiologici minimi, se, tra la Struttura Nazionale e le Segreterie Regionali, così come tra tutti gli Organismi Territoriali, ci sarà un interscambio continuo ed un coinvolgimento sempre maggiore sulle problematiche afferenti sia il livello centrale, sia quello periferico.

In questa logica il nostro Direttivo Nazionale, **nella sua qualità di massimo organo deliberativo della nostra O. S.**, è chiamato, gioco forza, a svolgere un ruolo di verifica ed impulso sull'attuazione dei nostri deliberati congressuali.

### **Premessa e considerazioni**

Nel periodo di tempo intercorso dall'ultima volta che ci siamo riuniti, io stesso e la Segreteria Nazionale, nella sua quasi totalità, siamo stati impegnati in una lunga serie di assemblee fra i ferrovieri, nelle quali abbiamo ulteriormente spiegato le ragioni alla base delle nostre scelte congressuali e, contestualmente, raccolto, verificato e costruito le linee programmatiche del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie.

Parallelamente, i gruppi di lavoro che avevamo costituito all'uopo, si sono riuniti ed hanno lavorato anche sulla base degli spunti che, sia nel modo suddetto, sia tramite il filo diretto con le strutture periferiche, venivano raccolti sul territorio. In questi giorni di lavoro, i cinque referenti, ci parteciperanno le valutazioni e le conclusioni alle quali sono giunti, in coerenza con l'esigenza indilazionabile di procedere al succitato rinnovo contrattuale.

Questo modo di operare, che mette in primo piano il coinvolgimento massiccio dei Ferrovieri, iscritti e non alla Fast Ferrovie, sulle tematiche contrattuali, forse a qualcuno è potuto sembrare innovativo.

Per quanto ci riguarda, invece, non è affatto una novità. Rappresenta bensì la congruenza di un sindacato autonomo che, come SMA prima e come FAST Ferrovie oggi, si è sempre mosso, si muove e si muoverà seguendo la strada che, partendo dalle rivendicazioni dei lavoratori, porta, alla stesura delle piattaforme rivendicative ed alla creazione delle vertenze, e, quindi, alla loro risoluzione.

Affermiamo ciò pur ricordando che, **e lo diciamo assumendocene in parte le responsabilità**, nella gestione del sindacato precedente a quella di oggi, **il processo di coinvolgimento democratico sulle scelte operative sia degli iscritti, sia delle nostre strutture periferiche, aveva avuto qualche piccolo, ma significativo e pericoloso, smarrimento**; il quale, non nascondiamocelo, è stato il presupposto che ha portato all'indizione tempestiva del Congresso Nazionale Straordinario prima, ed al ricambio profondo della sua dirigenza nazionale poi.

Oggi però, anche grazie al cospicuo sforzo organizzativo fatto, possiamo affermare, con un pizzico d'orgoglio, che, per quanto concerne il recupero del rapporto di collaborazione con le sedi periferiche e gli associati, siamo in fase sicuramente molto avanzata; certamente più

avanti di dove eravamo quando riscontrammo quelle incongruenze, chiamiamole così, significativamente caratterizzanti il periodo conclusivo della passata gestione politica dello SMA.

Riteniamo che, **in questo ultimo anno**, abbiamo fatto, insieme, grandi passi in avanti nella sfera della comunicazione interna. Oggi, infatti, in tempo reale, tutte le nostre strutture sindacali, centrali e periferiche, sono a conoscenza delle medesime informazioni sullo stato delle vertenze in atto, ciò permette, tra l'altro, alle Segreterie Regionali, di partecipare la propria attesissima opinione sull'elaborazione delle nostre posizioni sindacali, sui tavoli negoziali nazionali.

L'imbutto del **“sapere e del fare”**, nel quale, anche a causa di una centralizzazione eccessiva delle scelte Sindacali Nazionali, la nostra O. S ha rischiato di cadere, ci ha portato a sviluppare una seria analisi interna e ad assumere le soluzioni necessarie e sufficienti per garantire un maggior coinvolgimento di tutti; frattanto, ha fatto riacquistare maggiori stimoli a tutti i nostri attivisti, la qual cosa costituisce sempre, un elemento indubbiamente indispensabile per poter garantire vitalità all'attività sindacale della nostra Fast Ferrovie.

Sono certo quindi, che, come me, anche voi tutti, avvertite forte la sensazione che, dopo un periodo di disorientamento iniziale, oggi,

finalmente, nella nostra Organizzazione Sindacale si respira un'aria diversa, quella che scaturisce dalla possibilità di un maggior dibattito, **magari anche aspro quando capita e quando occorre**, ma sincero e costruttivo, garanzia indispensabile per ricercare e tracciare la linea sindacale comune, da dover poi tenere nel confronto con la controparte.

Tengo a precisare che, questa lunga premessa, non è pervasa da spirito polemico, inutile in genere e sicuramente dannoso all'economia dei lavori di questa assise, bensì è necessaria per evidenziare, opportunamente, il cammino fin qui percorso, da noi tutti, nella costruzione della Fast Ferrovie prima, e nella rifinitura costante della nostra struttura poi, sempre saldamente legati alle nostre radici di Sindacato Autonomo.

Sì! Perché quello che è fuori discussione, e non potrebbe essere altrimenti, è la nostra consapevolezza, la nostra volontà, di continuare dignitosamente per **la nostra strada di autonomia** senza compromessi né condizionamenti, ben consci di percorrere un'erta sempre più tortuosa e piena di insidie. **Continueremo, senza indugio alcuno, a non tener conto di quelle sirene che, ammalianti, cantano vicine** e di quanti parlano e sparlano dall'alto di fulgidi principi d'indipendenza, per poi magari associarsi alle più diverse compagini politiche o sindacali.

Non dobbiamo mai dimenticarci che **il tempo è uno specchio che svela qualunque travestimento**, ogni dissertazione opportunistica o di maniera viene, prima o poi, smascherata, finendo, così, per svelire chi le ha pronunciate.

Anche sul versante organizzativo interno, **nella cui cura è doveroso ricordare il significativo supporto fornitoci dal Segretario Generale della Federazione**, abbiamo fatto progressi degni di nota. Alcune regioni, sgravate dal peso delle annose polemiche e delle frizioni interne, che troppo spesso, nel recente passato, ne hanno limitato l'attività ed i risultati, sono riuscite a prendere nuovo slancio aprendosi scenari di rilancio inimmaginabili solo pochi mesi addietro. Poche altre Regioni sono ancora in fase di assestamento, ma ritengo di poter dire che, allo stato attuale delle cose, esistono tutte le premesse, affinché, entro il prossimo anno, anche queste ultime possano riprendere con serenità una forte attività sindacale.

La congruità degli impegni e del livello del confronto in Azienda ci ha costretti a rinviare il 2° corso professione per i nostri quadri sindacali che, come ben sapete, era programmato proprio per questi giorni che precedevano il Direttivo Nazionale.

Con soddisfazione, di contro, riferiamo come siamo riusciti a rispettare la programmazione dei tre giorni di confronto con i Segretari Regionali a Grottaferrata, dove, tra tutti gli interventi, si è distinta una qualificata “tavola rotonda” con i dirigenti del Gruppo FS, di Agens e di RTC. Una seduta di lavoro intensa, che riteniamo sia stata veramente utile sia per la nostra O. S., sia per tutti i partecipanti, grazie agli argomenti trattati ed al costruttivo approfondimento che ne è scaturito, che costituisce un importante elemento propedeutico al percorso di preparazione al confronto per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie.

### **Scenario di riferimento e obiettivi**

Terminata, infine, la polemica che si è protratta per tutta la scorsa estate, sul cambio al vertice del Gruppo FS e sulla ridda di dichiarazioni relative allo stato del Gruppo F.S., il nuovo Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Mauro Moretti, ha finalmente chiarito, senza tema di smentita, che la condizione di salute delle nostre Aziende Ferroviarie è veramente molto critica e che, in particolare la situazione di Trenitalia è ancora più drammatica di quanto dichiarava il vecchio management.

Infatti il nuovo vertice societario, con molta chiarezza, ci ha confermato che il passivo di bilancio si avvicina drammaticamente a due



miliardi di euro, puntualizzandoci quindi la grave crisi finanziaria e industriale in cui versa il Gruppo FS e in particolare, come già detto, la sua Società di Trasporto.

Ricordiamo che, in maniera anomala ma certamente necessaria, anche noi in occasione dell'Assemblea Nazionale delle RSU e degli RLS, avevamo evidenziato la inderogabile necessità di un rapido cambio del vertice aziendale, in quanto eravamo e siamo ancora certi, che il tempo a disposizione per risanare i danni, fatti negli anni scanditi dalle passate gestioni, è ormai agli sgoccioli.

Siamo anche convinti, e lo diciamo con forza, **che il sindacato e i lavoratori hanno già fatto la loro parte, accettando,** quando tutti la ritenevamo l'unica strada percorribile nel perseguimento del risanamento e del rilancio del Gruppo F.S., **quei sacrifici che gli ultimi due CCNL hanno determinato.**

**Gli sforzi e le abnegazioni sul lavoro garantiti,** con grande senso di responsabilità, dai dipendenti del Gruppo F.S., però sono stati resi vani **dalle inadeguatezze gestionali** e dai conflitti fra i vari manager che, troppo spesso, sono sembrati più volti a rispondere ad esigenze politico/partitico, piuttosto che alle necessità industriali dell'Azienda.

Pertanto era ormai diventato inevitabile che l'azionista prendesse decisioni traumatiche nei riguardi del vertice dell'Impresa, che tra l'altro, **viste le liquidazioni concesse**, sono state traumatiche solo per il Gruppo FS, mentre invece per i Manager che, gravati da pesante responsabilità, probabilmente, avrebbero dovuto avere una diversa dignità dimettendosi dai loro incarichi dirigenziali, si sono rivelate, a dir poco, rasserenanti.

La scelta di dividere nuovamente l'incarico di Amministratore Delegato da quello di Presidente di Gruppo riteniamo sia stata una buona scelta, visto poi che, tra l'altro, il Presidente dott. Innocenzo Cipolletta è indiscutibilmente una figura forte e di primo piano.

In tutta questa storia, infine, volendo tentare un concreto recupero del tempo sprecato, non poteva essere fatta, a nostro avviso, una scelta migliore, quale nuovo Amministratore Delegato, dell'ing. Mauro Moretti.

Tale considerazione prende spunto dal fatto che egli ha l'indubbio merito di provenire dall'interno dei ruoli F.S. e, nel contempo, di essere riconosciuto come uno dei massimi esperti di sistemi ferroviari.

**L'Ing. Moretti**, altro aspetto sicuramente positivo, **non ha nemmeno l'alibi del noviziato**, in quanto conosce profondamente sia tutte le aziende del Gruppo FS, sia i pregi e i difetti dei manager che le

gestiscono, quindi è nelle condizioni di partenza migliori, per affrontare rapidamente i problemi e vincere la sfida del risanamento.

Certe cose dette da noi di Fast Ferrovie, che non siamo mai stati, né fra coloro i quali si potessero individuare tra i più vicini al neo Amministratore Delegato, né particolarmente benevoli nel considerare il suo operato nei precedenti incarichi, forse stridono ai più, ma, **siccome è nostro costume valutare le persone solo dai fatti**, non esprimiamo preconcetti che non ci appartengono, limitandoci ad esternare valutazioni oggettive in attesa che i buoni auspici abbiano a concretizzarsi; consci, comunque, di andare ad affrontare, un nuovo periodo di confronto sindacale, che si apre, tra l'altro, con una fase delicata come quella contrattuale, con una controparte guidata da chi rappresenta una svolta sostanziale e positiva, rispetto i precedenti rapporti Azienda/Sindacato.

Fin dalla prima riunione è stato evidente il cambiamento del clima nel Gruppo FS. Infatti il primo segnale che il nuovo A.D. ha lanciato verso il sindacato è stato quello di un mutamento del rapporto nelle relazioni industriali.

La chiarezza e la trasparenza dei rapporti sono stati da subito elementi qualificanti della nuova annunciata stagione di relazioni industriali. Dopo aver atteso inutilmente diversi anni, finalmente, il

Sindacato è riuscito a sapere prima dei mass media i risultati di chiusura della semestrale di cassa, sia di Trenitalia, sia di RFI, non solo, dopo una prima cruda e sintetica analisi, l'Ing. Moretti si è impegnato a dare periodicità a questo tipo d'incontri da lui stesso presieduti. Fino ad oggi possiamo dire che ha mantenuto tale impegno.

Le informazioni e le nostre idee in merito all'attuale situazione del Gruppo FS, le abbiamo già evidenziate tramite i nostri notiziari e il nostro periodico **“la Voce delle Attività Ferroviarie”**, il quale è ritornato in stampa con una nuova linea editoriale, dopo un lungo periodo di forzato blocco dovuto agli errori, in particolare negli adempimenti di legge, commessi **in merito alla registrazione della testata “La Voce...”**, da chi ne era responsabile nella precedente gestione SMA.

Nei lavori di questo Direttivo Nazionale, dovremmo programmare le nostre linee guida che ci permetteranno di costruire la piattaforma rivendicativa per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, **affrontando, compiutamente, tutte le variabili** che si pongono fra la nostra idea di rinnovo contrattuale e quello che il mercato liberalizzato del trasporto ferroviario ci chiede.

Nell'analisi che, giocoforza, dovremmo fare, non possiamo non tenere conto che esistono ruoli e competenze che interesseranno:

- **il Ministero dei Trasporti** quale regolatore;
- **il Ministero dell'Infrastruttura** come responsabile dell'offerta di infrastruttura ferroviaria;
- **il Ministero dell'Economia** nella qualità di azionista del Gruppo FS.

E' fuor di dubbio che, in tutti i mercati liberalizzati, sulle scelte da assumere insistano e pertanto debbano essere considerati, sia gli azionisti pubblici, sia quelli privati.

Procedendo per gradi, è evidente che il primo problema da affrontare è quello relativo allo stato patrimoniale del Gruppo FS, ma soprattutto di Trenitalia, nella consapevolezza che, **nella finanziaria 2007, vi è stata un'attenzione diversa**, rispetto a quella precedente; come si evince dal fatto che, in quella di quest'anno, sono stati ripianati i tagli sui contratti di programma e di servizio fatti nella finanziaria 2006.

Quindi, anche se non vi è una ricapitalizzazione immediata, sono stati previsti, quanto meno, stanziamenti per debiti pregressi dello Stato per Trenitalia, sia pur di entità non pienamente sufficiente.

**Ciò dimostra, a nostro giudizio, che è emersa evidente, la volontà di risanare il Gruppo F.S..**

È altrettanto vero, e la cosa ci preoccupa notevolmente, che corrono continue voci riconducibili al Ministero dell'Infrastruttura sulla sua volontà di modificare gli attuali assetti societari, **sopprimendo l' Holding ed assumendo, conseguentemente, il controllo diretto di RFI.**

Non vorremmo che dietro l'annuncio di risanamento dei conti del Gruppo F.S. si mascheri, in realtà, uno scontro di competenze, avente il solo scopo di ottenere la gestione delle notevoli risorse destinate, o che dovranno essere destinate, agli investimenti infrastrutturali.

Per quanto ci riguarda **riteniamo che gli attuali assetti aziendali,** rispettosi di tutte le direttive UE, permettano di garantire sia il risanamento del Gruppo, sia quello delle sue società, sia il rilancio del trasporto ferroviario in Italia. Un elemento, quest'ultimo, da noi ritenuto indispensabile per assicurare la ripresa economica del nostro Paese e, **non meno importante,** per permettere di dare maggiori garanzie di stabilità di lavoro ai dipendenti del sistema ferroviario.

Aspetto altrettanto delicato è quello che riguarda la necessità della costituzione **dell'Autorità del trasporto Ferroviario,** da troppo tempo prevista, ma che purtroppo **sta rischiando di affogare nel mare magno** delle discussioni più oziose, ormai padrone del vacuo dibattito

imperniato sul dilemma: dovrà essere un'Agenzia del Ministero dei Trasporti o una branca di un'Authority più ampia del trasporto?

Sinceramente a noi non ci appassionano discussioni del genere, in quanto **l'urgenza ci impone di fermare** l'attuale stato di deregulation delle regole, visto che il continuo sfornare di Direttive e prescrizioni da parte della Direzione Tecnica stanno rendendo impossibile la gestione della formazione di chiunque operi direttamente nella circolazione ferroviaria, siano essi macchinisti, capi stazione o quant'altro.

Questo flusso continuo di nuove norme non potrà essere fermato se non con la costituzione di un soggetto esterno al gruppo, in grado di autofinanziarsi e che possa quindi emanare norme d'esercizio e controllarne il loro rispetto senza incorrere nello sgradevole sospetto di essere influenzato, nelle proprie scelte dalle problematiche di Business o delle Imprese Ferroviarie o del Gestore dell'Infrastruttura.

L'urgente esigenza di una Authority scevra da influenze esterne è ancora più evidente dopo lo stillicidio **dell'annosa vertenza sul VACMA conclusasi con una "caporetto" di tutti coloro che** avevano preso tale strumento come un totem per imporre un nuovo equipaggio treno senza la necessaria tecnologia.

**Una vittoria sindacale che ricorda i migliori tempi del sindacalismo**, con costi della vertenza elevatissimi sia per il Gruppo FS che per i clienti del trasporto ferroviario.

**Ci aspettiamo** che il Ministero dei Trasporti faccia quanto prima chiarezza nell'unificazione in un unico "ufficio di controllo" per tutto il sistema ferroviario, non com'è invece oggi, dove troviamo le cosiddette "ferrovie concesse" soggette alle norme emanate dall'apposita branca della motorizzazione civile, mentre Trenitalia risponde alle norme della Direzione Tecnica.

Problematica che, ingenerosamente, per necessità di sintesi, ho cercato di semplificare, ma che sicuramente rende l'idea delle difficoltà che un tale sistema porta nel processo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale.

Anche perché in molti parlano di liberalizzazione del Trasporto Pubblico Locale, ma nessuno denuncia le anormalità e le sperequazioni che esistono in questo settore, dove **le aziende municipalizzate sono delle S.p.A. solo sulla carta**, gestendo patrimoni pubblici, e non hanno quindi, la reale esigenza di far quadrare i conti, ragion per cui, anche i rinnovi contrattuali **vengono garantiti dalla "mano pubblica"**- magari aumentando le accise sui combustibili da trazione - .



Gli assessori al trasporto, siano essi Regionali, Provinciali o Comunali, si sentono più degli Amministratori Delegati che dei garanti di un servizio di pubblica utilità, mentre, Trenitalia, che è veramente soggetta alle norme di diritto privato, deve far quadrare i conti ed è diventata così il bersaglio preferito di tutte le nuove società di trasporto; le quali, con regole sul lavoro diverse e con costi sulla sicurezza ridotti, le fanno una concorrenza spietata. Una sorta di **“assalto alla diligenza”**.

Non solo sul versante del Trasporto Pubblico Locale esistono questo tipo di problemi conseguenti ai processi di liberalizzazione, ma la situazione ha molte similitudini anche nel Trasporto Merci dove, le norme che sono state definite per facilitare la nascita di nuove IF, creano invece serie di complicazioni che, a nostro avviso, certamente svantaggiano Trenitalia.

Come valutare altrimenti il fatto che, nonostante le nuove IF dicano, tra l'altro giustamente, che il vero concorrente è il trasporto merci su gomma, nel frattempo, pure in difficoltà, continuano ad appropriarsi di quote di mercato di Trenitalia, **senza determinare sostanziali aumenti delle quote di mercato in T/Km su rotaia.**

È altrettanto vero però, che l'Italia, ad oggi, è l'unico paese europeo che non prevede stanziamenti economici per aiutare il trasporto combinato, i quali favorirebbero senza dubbio, la circolazione delle merci su rotaia, mentre diversi sgravi agevolano il trasporto su gomma.

Questa scelta politica, non certamente condivisibile, accresce ovviamente, le difficoltà delle IF.

In questa fase, riteniamo opportuno tralasciare il vettore Passeggeri Nazionale/Internazionale - treni business – perché, nonostante esistano già le norme che permettono la liberalizzazione del mercato in questione, non vediamo grandi competitor, specialmente se le intenzioni dichiarate dall'AD del Gruppo FS andranno in porto.

L'ing. Moretti, infatti, ha reso noto al Sindacato, che è suo proposito ricercare alleanze con le ferrovie nazionali europee **per fare sinergie nell'acquisto dei nuovi treni ES e per fare accordi** dove ogni ferrovia gestisce il proprio tratto nazionale di servizio.

Ciò permetterebbe, **abbattendo il costo del materiale mediante la fornitura di prodotti standardizzati in tutte le loro componenti**, di garantire un servizio finale, migliore e uniforme sul mercato Europeo del trasporto viaggiatori business.

Diventerebbe difficile, per tanto, aggredire questo tipo di mercato, considerando anche la necessità di grandi investimenti a fronte di un rischio elevato di non riuscire a coprire i costi. **Nel trasporto viaggiatori infatti**, l'unica entrata certa sta nel TPL grazie ai contratti di servizio, a differenza del trasporto merci, dove un treno già in programmazione ha un cliente che lo paga.

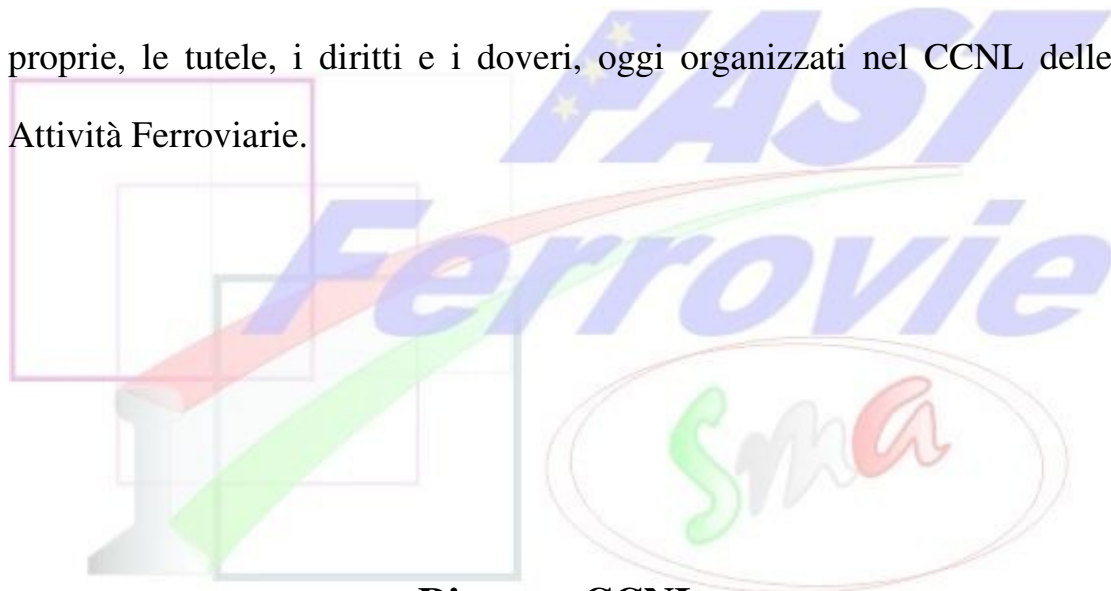
**Riassumendo, le prime necessità sono quindi:**

- Risanamento dei conti economici del Gruppo FS;
- Omogeneizzazione delle regole.

Proprio in capo a questo secondo punto, per omogeneizzazione delle regole, non intendiamo solo quelle necessarie per garantire direttamente la sicurezza della circolazione, **ma anche quelle che normano il lavoro di chi opera direttamente nella circolazione ferroviaria.**

Affrontiamo ora il tema a noi più caro e che ci chiama in causa direttamente in questo momento di rinnovo contrattuale: **quello della clausola sociale.**

Appurato che in un regime di libero mercato, non esiste governo che vari una legge che obbliga l'applicazione unica di un CCNL a tutte le imprese che operano nello stesso settore, tenendo conto inoltre, che, attualmente in Italia, esistono più contratti ai quali legittimamente possono aderire le diverse Imprese Ferroviarie, ci corre l'obbligo di impegnarci affinché, per tutti i soggetti interessati al trasporto ferroviario, **diventi necessario applicare un unico CCNL**, il quale dovrà far proprie, le tutele, i diritti e i doveri, oggi organizzati nel CCNL delle Attività Ferroviarie.



### **Rinnovo CCNL**

Certamente dallo scenario appena esposto, può sembrare molto complesso e forse troppo ambizioso darsi **come obiettivo del rinnovo contrattuale**, quello di un CCNL che, aggiornando la struttura del Contratto delle Attività Ferroviarie, mantenga inalterato l'elevato livello di garanzie per il lavoro in esso contenute, diventando, nel contempo,

l'unico contratto di riferimento per tutti gli operatori del trasporto ferroviario e, perché no, della mobilità in genere, non è sicuramente una cosa da poco conto, ma se questo è il segnale che forte ci giunge dalla base, questa sarà la sfida nella quale impegneremo senza remore tutte le nostre risorse.

Siamo sinceri, nessuno o ben poche persone, anche fra chi ha stipulato il CCNL delle Attività Ferroviarie, **avrebbero scommesso il 16 marzo 2003** sulla sua estensione a lavoratori diversi da quelli dipendenti dal Gruppo F.S.. Oggi, invece, possiamo dire che ad almeno **10.000 lavoratori esterni** alle Ferrovie dello Stato, viene applicato il CCNL delle A.F., senza contare che, almeno due società legate al trasporto merci come **RCT e SBB Cargo Italia**, hanno stipulato accordi aziendali che, anche se non direttamente collegati al Contratto delle Attività Ferroviarie, possono essere visti come dei buoni passi di avvicinamento ad esso. Inoltre, per quanto riguarda RTC, è opportuno precisare che, allo stato delle cose, è l'unica società, che ha risposto alla lettera unitaria del sindacato nella quale si sollecitava l'apertura del confronto negoziale di rinnovo, dando, in quella occasione, la propria disponibilità in tal senso.

Registriamo invece che, sul versante del Gruppo FS e, conseguentemente di AGENS – Confindustria, c'è una malcelata volontà

di aspettare **la stesura dei piani d'impresa** prima di affrontare la vertenza contrattuale.

A nostro giudizio, invece, visto che i tempi non sono una variabile indipendente, diventa determinante **chiarire fin d'ora i termini della vertenza contrattuale**, visto che si parla di un Contratto di Comparto e che quindi le rivendicazioni sindacali, devono essere completate in ogni loro parte, così come disciplinato nei **“sacri testi”** degli accordi confederali del 1993.

Perciò, immaginando che, come malignamente qualcuno pensa, la posizione attendistica del Gruppo FS possa essere, bensì, solo una strategia tendente a limitare i costi contrattuali, con un occhio, magari, al dosaggio degli adeguamenti retributivi in base ai recuperi che si riescono a fare sul versante del lavoro, **la Fast Ferrovie ritiene che prevedere rinvii nell'apertura del confronto contrattuale, non sia la strada più corretta.**

Invece ci sembra legittimo appressarci a questa vertenza contrattuale con una nuova mentalità, anche per quanto attiene il ruolo del sindacato, specialmente in considerazione del fatto che, non ci predisponiamo a trattare solo con il Gruppo FS!

Il CCNL non può e non deve essere più una leva o un alibi in mano al management per mascherare le inefficienze gestionali del passato. Solo se riusciremo ad entrare in questa nuova logica saremo in grado di trarre il massimo vantaggio per il mondo del lavoro, in uno scenario che certamente non promette niente di buono.

In merito al lavoro svolto **dai nostri gruppi** sull'analisi del CCNL delle Attività Ferroviarie, come già detto, si aprirà il dibattito con i responsabili dei gruppi di lavoro, ma per quanto ci riguarda vorremmo dare alcuni elementi di valutazione **per stimolare il confronto interno**, dove sarà necessario entrare anche nel dettaglio tecnico dei singoli articoli.

Ribadendo il principio secondo il quale il CCNL delle Attività Ferroviarie è il contratto attualmente più tutelante per i lavoratori del comparto, riteniamo che, la difficoltosa gestione dello stesso, che ha portato a continui conflitti fra il personale, i suoi rappresentanti e la dirigenza locale e nazionale, sia stata dovuta **“alle interpretazioni elastiche ed illegittime”** delle sue norme, che, la stessa Dirigenza delle Società del Gruppo F.S., a seconda delle esigenze produttive del momento, si è, di volta in volta, “cucito addosso”.

Queste interpretazioni strumentali sono state favorite dalla stessa Holding, che **ha avuto addirittura l'ardire** di emanare due tomi di interpretazioni contrattuali, senza minimamente confrontarsi con il Sindacato. Nel secondo tomo, che voleva far passare come una semplice riedizione, ha modificato le interpretazioni del primo, riuscendo a pervertire, in molte parti, **la natura stessa del contratto**.

Da “**tali comportamenti aziendali**”, che non esitiamo a definire perlomeno scorretti, nasce una esigenza di semplificazione dei testi, che sia capace di renderli non più così facilmente esposti alla deprecabile eventualità, d'interpretazioni, magari capziose, da parte delle aziende che andranno a sottoscriverlo. Per far sì che ciò accada, il primo fattore indispensabile è la trasparenza, coniugata assieme alla lealtà nella fase negoziale, due elementi che, al contrario, ben poche volte abbiamo avuto la fortuna di riscontrare nella passata stagione negoziale.

Anche la partecipazione di più IF al tavolo negoziale dovrebbe aiutare la costruzione di una stesura più chiara delle norme, affinché le eventuali interpretazioni da rendere siano poi oggetto di valutazione fra le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali Stipulanti e non più patrimonio di una sola azienda che la fa, in questo caso, da padrona.

## **Previdenza e Riforma del TFR**



E' uno dei nostri test, uno dei metri di misura dell'attuazione del processo di trasformazione della nostra O. S. in sindacato rappresentativo di tutti i dipendenti del Gruppo F.S.

Misurarsi con i problemi presenti oggi sul sistema pensionistico pubblico, significa anche capire **il significato ed il valore del sistema previdenziale complementare** in via di realizzazione e di come i lavoratori, i Ferrovieri nel nostro caso, si difendano **anche salvaguardando le loro prerogative pensionistiche.**

Cominciamo con il dire che su tali e complesse problematiche stiamo investendo molto in termini sia d'impegno, sia di risorse.

Abbiamo in corso una vasta operazione di sensibilizzazione sulla problematica **“dei dipendenti assunti da Trenitalia, Ferservizi, Italferr”**, a far data dal 1° aprile 2000, ai quali, per una cervellotica decisione del Ministero del lavoro, assunta nel 2004, non vengono garantite **“le prerogative previdenziali pubblicistiche”**, poiché, le loro posizioni assicurative, non sono state versate nel Fondo Speciale F.S., bensì nel F.P.L.D., **quindi nel mare magnum dell'INPS sostanzialmente.**

Conoscete bene sia la questione, sia la sua importanza, pertanto comprenderete perché valuti opportuno non dilungarmi sulla questione.

Colgo l'occasione, piuttosto, per ringraziarvi dell'impegno che state garantendo nel far compilare i modelli della petizione redatta all'uopo per i Ferrovieri interessati. Conosco anche le difficoltà che state incontrando, perché so che è difficile far riflettere e **richiedere attenzione dai nostri colleghi più giovani**, su problematiche previdenziali che essi vedono lontane nel tempo. Ma proprio per questo non dobbiamo arrenderci cercare una sempre maggiore avvedutezza dei Ferrovieri giovani, interessati direttamente al problema.

Ci sono anche motivi pratici, che devono sostenerci in questo lavoro, i quali sono da ricondurre alla salvaguardia dell'equilibrio economico del nostro **“Fondo pensione speciale”**, che è compromesso, anche per la mancanza nei suoi conti, dei contributi previdenziali dei circa **10.000 Ferrovieri** assunti negli ultimi sei anni in Trenitalia.

Sono sotto gli occhi di tutti gli attacchi e le critiche portate continuamente dai mass media al nostro **“Fondo speciale pensionistico”**, mediante **l'evidenza continua dello squilibrio di bilancio esistente di**

**circa 3,5 miliardi di Euro**, il quale, comunque, è dovuto ai prepensionamenti e non al valore economico delle pensioni dei Ferrovieri.

Dobbiamo difendere l'integrità del Fondo Speciale riprendendo all'interno della sua gestione, i rilevanti contributi previdenziali **dei nuovi e dei futuri assunti di Trenitalia**, se non vogliamo la sua dismissione e, conseguentemente, il venir meno dei requisiti previdenziali pubblicistici **anche per i Ferrovieri più anziani**.

**Nei prossimi giorni** ci sarà un incontro in F.S. su tale problematica, nella quale verificheremo il grado di interesse degli altri Sindacati su tale importantissima questione, poi decideremo le ulteriori azioni sindacali da dispiegare, che speriamo abbiano una caratterizzazione unitaria, per salvaguardare il Fondo pensioni dei Ferrovieri.

Sulla problematica **della riforma del TFR** stiamo tenendo assemblee su tutto il territorio nazionale, le quali stanno incontrando l'attenzione di un numero notevole di Ferrovieri in parte anche spaventati, a nostro giudizio, per incompiutezza d'informazione, **specialmente sulle ultime decisioni assunte in Finanziaria**.

La nostra O.S. è convinta della bontà delle decisioni assunte sulla **“previdenza complementare”**, in anticipo di un anno su quanto previsto,

anche in considerazione del fatto che siamo tra i sindacati stipulanti l'accordo aziendale su "Eurofer".

Il nostro Fondo complementare di categoria **ha già permesso a circa 33.000 Ferrovieri** di cominciare a costruirsi una pensione integrativa o, perlomeno, a realizzare redditizi investimenti economici, derivante dalla presenza **dei contributi del datore di lavoro e della fiscalità di vantaggio garantita dallo Stato**, sulla posizione pensionistica complementare degli aderenti ai Fondi pensione negoziali.

Su tale problematica vi rimando al dibattito per eventuali altri approfondimenti ed alle specifiche informative fatte dalla nostra O. S., nonché a quelle più particolareggiate ed esaustive, che faremo non appena la Finanziaria sarà approvata e diventerà legge dello stato.

### **Rapporti con la Commissione di Garanzia l.146/90**

E' questo un aspetto molto delicato della vita del sindacato in genere.

Riteniamo infatti che **la Commissione di Garanzia**, istituita dalla legge 146/90 con il compito di contemperare, nel caso del settore trasporti, **il diritto alla mobilità dei cittadini** con quello, **altrettanto legittimo, dei**

**lavoratori di manifestare**, con azioni di lotta, il proprio dissenso e malessere, **sia venuta meno ai suoi doveri d'istituto.**

Nel caso del trasporto ferroviario, pur in presenza di accordi intervenuti tra società del Gruppo F.S. e O.S. di categoria, sui servizi minimi da garantire durante le azioni sciopero, la Commissione di Garanzia è infatti intervenuta ripetutamente con delibere unilaterali che hanno snaturano il rapporto tra O.S. e aziende ferroviarie, **squilibrando**, a favore di quest'ultime, **gli accordi sulla definizione degli scioperi.**

E' una problematica che vogliamo affrontare con serietà e professionalità visto che le ultime e più recenti delibere stanno mettendo fuori gioco, limitandolo eccessivamente, **persino il diritto allo sciopero regionale.** Abbiamo in corso alcune iniziative con le altre O.S., ma stiamo anche facendo valutare, dalla nostra struttura legale, se nei comportamenti della Commissione di Garanzia si possano individuare **“degli eccessi nell'esercizio del potere”.**

Nel frattempo la nostra raccomandazione è l'invito a salvaguardare l'organizzazione **al momento della dichiarazione degli scioperi, specialmente sul territorio**, verificando bene il rispetto delle procedure previste dalla legge e dalle delibere in vigore della Commissione, pur se

oggetto di contestazione. Ovviamente la struttura nazionale rimane costantemente a disposizione per chiarire qualunque dubbio interpretativo.

## **Progetto organizzativo e di sviluppo della FAST Ferrovie**

In coerenza con i mandati congressuali, abbiamo realizzato, come già accennato poco fa, notevoli trasformazioni, visto che, dal glorioso sindacato dei Macchinisti SMA, siamo oggi giunti alla costituzione della FAST Ferrovie, Sindacato intercategoriale di tutti i Ferrovieri. Questo processo, ormai in dirittura d'arrivo, è avvenuto, ed è motivo di enorme soddisfazione, salvaguardando integralmente il nostro patrimonio storico culturale, in un cammino di sviluppo, scandito dalla continuità e dalla coerenza dettate dalle radici autonome e da oltre cinquant'anni di storia.

Quella attuata, è stata una fase di trasformazione del nostro Sindacato che, come tutti ben sappiamo, è solo il primo passo, nella costituzione di una Federazione dei trasporti, che possa affrontare, congruamente, tutte le vertenze del mondo del lavoro attinenti ai lavoratori del trasporto. **Un passaggio politico obbligato** che trova riscontro nel rispetto forzoso di quelle regole di rappresentatività, che, sempre di più, stanno limitando l'opera dei sindacati professionali ed

esaltando le federazioni sindacali dei diversi comparti, e con essi, le confederazioni.

Ad essere sinceri dalla nostra confederazione non siamo ancora riusciti ad ottenere grandi aiuti, anzi, oserei dire, che spesso è stato più un freno che un volano alla nostra attività, visto che i tempi, fra le esigenze delle nostre vertenze e quelle del Pubblico Impiego, non combaciano quasi mai.

Con questo non vogliamo polemizzare o scaricare responsabilità, perché comprendiamo le difficoltà che **una Confederazione autonoma come la nostra incontra** nel rapporto con Confindustria e con le altre O.S..

Fast Ferrovie, purtroppo, non ha tempo da perdere, anzi riteniamo di essere già fortemente in ritardo rispetto alle evoluzioni culturali ed organizzative, che **la società civile ed il mondo del lavoro ci chiedono.**

Se già oggi siamo diventati un Sindacato che sta dimostrando, con **i fatti, competenza** in tutti i settori del trasporto ferroviario, come comprova la stipula del il primo CCNL delle AF con Confindustria, è proprio **perché abbiamo avuto la capacità di precorrere i tempi** e, nel

contempo, di non farci mai trovare impreparati nei momenti e nelle scadenze sindacali più importanti.

Comprendiamo ovviamente la grandezza dello sforzo che stiamo chiedendo a tutte le strutture e a noi stessi, ma questo **è il percorso che necessita affrontare** se vogliamo essere pronti, quando se ne porrà l'opportunità, per far fronte ai nuovi scenari delle relazioni sindacali.

Dobbiamo quindi accelerare i tempi di un nuovo passaggio organizzativo, che ci dovrà permettere, in breve tempo, di essere in grado di organizzare, **a noi della FAST Ferrovie**, anche i lavoratori degli appalti ferroviari e del Trasporto pubblico locale.

Con i Segretari Regionali abbiamo già affrontato questo argomento nell'ultima Direzione Operativa, dove abbiamo convenuto che, in ogni caso, **come punto inalienabile del nostro essere Sindacato**, non potrà venir meno la capacità di rappresentare tutte le professionalità che alla nostra O. S. fanno riferimento.

La Federazione dovrà invece garantire, la presenza in tutti i tavoli decisionali e a tutti i livelli possibili, ma poi, per la gestione delle singole vertenze, **si farà riferimento alle professioni**, che direttamente sono investite dagli effetti degli accordi frutto di quelle vertenze. Sono loro infatti che ne subiscono le conseguenze **nel lavoro quotidiano**.



Com'è nostro costume, quindi, lanciamo idee e programmi, per poterli poi discuterli e affrontarli nel dettaglio in consessi opportuni e legittimati, proprio come questo che andiamo ad iniziare, da dove dovremmo uscire, com'è nostro costume, **in maniera univoca e decisa.**

## Rapporti con l'Ale

A questo punto evidenziamo i termini della nostra partecipazione **ai lavori nell'ALE**, dove abbiamo fatto notare subito la nostra presenza fin dal secondo Consiglio in cui siamo intervenuti ponendo all'attenzione dei Macchinisti Europei **la nostra vertenza sul VACMA** fra lo stupore di tutti.

Al congresso che si è tenuto a BRNO (Repubblica Ceca), abbiamo illustrato la vittoria che i Macchinisti italiani hanno raggiunto. Non vi nascondo le perplessità che leggevamo sul viso dei colleghi degli altri Sindacati Europei, quando abbiamo loro detto che è nostra intenzione dare, solo ora, la disponibilità per valutare i carichi di lavoro, che i macchinisti avranno con l'applicazione di tecnologie vere e quindi, le ricadute sul lavoro e sull'equipaggio treno.

Nel frattempo fra Sindacati aderenti all'ALE abbiamo stipulato un accordo di cooperazione per garantire i macchinisti nel caso di futuri sviluppi sulla reciprocità delle tracce internazionali.

Inoltre, abbiamo nominando una delegazione titolata a trovare alleanze anche con i sindacati dei macchinisti Francesi e Inglesi (unici due che mancano all'interno dell'ALE), **per avviare un confronto con ETF, altro sindacato Europeo** del trasporto ferroviario che ha riconoscimenti presso il Parlamento UE come l'ALE. Dialogo utile per trovare soluzioni condivise in materie di liberalizzazione e integrazione dei sistemi di circolazione ferroviaria e di sicurezza.

Sul fronte del dialogo con le Imprese Ferroviarie, abbiamo invece stipulato il primo accordo Internazionale con la RAIL4CHEM, impresa di trasporto ferroviario tedesca che è collegata a diverse imprese ferroviarie di più nazioni europee, in Italia ad esempio intesse rapporti con le Ferrovie Nord Milano Esercizio.

**L'accordo stipulato** di fatto impegna, le imprese che vi aderiscono, a intraprendere relazioni industriali con i Sindacati aderenti all'ALE ed a tenere come base di discussione il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro al quale fa riferimento il sindacato aderente all'ALE, **il CCNL AF nel nostro caso.**

Certamente è un metodo non tradizionale di tenere le relazioni industriali, ma siamo convinti che stiamo creando un precedente innovativo del quale dovranno tenerne conto tutti.

## Conclusioni

Lo scenario che vi ho prospettato è estremamente complesso, la velocità dei cambiamenti in atto non ha eguali nella recente storia negoziale del trasporto su ferro; esiste il rischio concreto di non riuscire a controllare gli eventi ma, anzi, di subirli.

E' inaccettabile, per noi, che i lavoratori paghino gli effetti di una liberalizzazione senza regole.

Il sindacato, il nostro sindacato, è chiamato a rispondere alla sfida di una progressiva emarginalizzazione della rappresentanza autonoma e di mestiere.

E' forte nella società di oggi, la voglia di omologare e istituzionalizzare la contrattazione dei diritti dei lavoratori, soprattutto nel mondo dei trasporti.

Noi rivendichiamo, con forza, la nostra identità di sindacato autonomo e di mestiere e con essa quei principi, rispettosi della dignità e della professionalità dei lavoratori, che rappresentano la nostra immutata identità.

Mi accingo quindi a concludere la mia relazione per dare seguito ad un programma dei lavori, corposo e complesso, ritenendo, a questo punto, che la parola passi a voi, **che vivete i problemi direttamente sul territorio** ed avete, forse meglio di noi, la misura della tensione in cui versano i ferrovieri, che sono poi i destinatari delle tutele che riusciamo a costruire con il nostro lavoro.

Da questi giorni di dibattito, come detto in apertura, dovranno definirsi le nostre linee guida contrattuali, da portare poi al confronto ed all'integrazione con quelle elaborate dalle altre O.S., con lo scopo di trovare la condivisione su una Piattaforma Sindacale Unitaria da presentare alle controparti naturali.

Proprio **il tema dell'individuazione delle parti datoriali** interessate, ritengo, sia il primo dei problemi che dovremo affrontare e risolvere, perché ciò determinerà il campo di applicazione del nostro nuovo CCNL.

La diversa varietà di contratti che attualmente trovano applicazione in questo nostro settore dei trasporti, permette una grande possibilità di scelta alle imprese a seconda delle loro convenienze e, contestualmente, fornisce loro capacità di intervento nel mercato concorrenziale.

Questo è un elemento fondamentale da tenere presente e da valutare per la costruzione della tanto agognata “**clausola sociale**”. Riuscire a disciplinare **con un unico contratto**, il rapporto di lavoro di tutti quei lavoratori che operano nel trasporto e nel settore della mobilità in genere, è l’obiettivo primario da perseguire da parte di tutto il sindacato.

Purtroppo, **per ragioni diverse, che ben potete comprendere**, è preferibile, allo stato delle cose, evitare di approfondire l’analisi **sul contratto della mobilità**.

Troppi sono adesso gli ostacoli, sia politici che sindacali, da superare perché si arrivi ad una soluzione del genere, che pur sarebbe auspicabile.

Parlarne oggi significherebbe fare discorsi solo accademici, che non ci porterebbero da nessuna parte. **Abbiamo invece il dovere di essere pragmatici** e di andare avanti per gradi sulla nostra strada.

Pertanto, pur consapevoli di quale dovrà essere in un prossimo futuro il nostro obiettivo contrattuale, attualmente **le nostre priorità**, in un Gruppo F.S. risanato e rilanciato nel mercato dei trasporti, sono :

- Sicurezza sul lavoro e salvaguardia dei livelli occupazionali;
- Regole omogenee per tutti gli operatori del mercato;
- Authority;
- C.C.N.L. delle A.F.

Vi ringrazio in fine per l'attenzione datami e fin d'ora auguro a voi e alle vostre famiglie un sereno Natale e un felice anno 2007.

