



Carissimi,

il 2009 si è dimostrato per noi un altro anno di intenso lavoro, di scelte difficili, di grandi sacrifici per tutta la FAST FerroVie. Ritengo però che sia stato un anno che - se mai ce ne fosse stato bisogno - ci ha forgiato per affrontare non solo il 2010 ma gli anni futuri, che si presentano molto difficili per il mondo sindacale e soprattutto per il sindacato autonomo quale noi siamo.

Nei prossimi anni la selezione che si cercherà di fare, verso quella semplificazione sindacale che molti - prima di tutti i sindacati cosiddetti confederali - da molti anni auspicano, si andrà concretizzando; noi, se crediamo nel valore storico ideale e culturale del sindacalismo autonomo, e ci crediamo, dobbiamo essere in grado di uscirne rafforzati, dimostrando che siamo il VERO Sindacato AUTONOMO!

Ma prima di addentrarmi nell'analisi consentitemi di ricordare l'amico Faustino Anguilla. In questi giorni ricorre il primo anniversario della sua scomparsa; a lui voglio rivolgere un mio commosso pensiero.

Apro questa relazione in maniera non canonica, proprio perché ritengo che il tempo delle buone maniere è finito, che il finto buonismo è ormai stato scalzato dal pragmatismo, dal bisogno di parlare chiaro e nella capacità di farsi capire. Il fronte sindacale non può più vantare l'unitarietà degli ultimi anni, quindi il "politicamente corretto" sicuramente non aiuta sindacati come il nostro.

La continua contrazione dei contratti a tempo indeterminato, cioè la riduzione di quei lavoratori che hanno una solida



posizione lavorativa, svantaggia fortemente il sindacalismo autonomo.

Lo statuto dei lavoratori è stato indubbiamente la base di diritto per il consolidamento del sindacalismo autonomo a discapito del tradizionale sindacalismo confederale. Infatti i sindacati autonomi sono riusciti ad organizzarsi proprio dagli anni settanta, rosicchiando grandi fette di rappresentatività ai confederali proprio in quegli ambienti dove il posto di lavoro era più stabile. La flessibilità del lavoro, tutti quei tipi di contratti che all'inizio prendevano il nome di "contratti atipici", riducono la forza di attrazione che il sindacato ha fra i lavoratori, però chi sta favorendo questo processo ha anche preteso nel tempo delle "vie di fuga"(vedi la nascita dei CAAF, dei Patronati, oggi degli enti bilaterali per la formazione) e la possibilità di attingere alla grande risorsa economica che sono i pensionati.

Abbiamo cercato di sfruttare tutte queste "opportunità" ricercando anche noi una struttura confederale, la Confsal. Vivendola internamente, potremmo fare diverse critiche, ma il dato di fatto che qui voglio sottolineare è che essa stenta a farsi riconoscere come organizzazione sindacale con tutti i crismi perché non è gradita agli autoreferenziali del "salotto buono" del sindacalismo.

In questi anni per stare al passo con i tempi abbiamo fatto un grande percorso riorganizzativo, da sindacato di mestiere siamo passati ad un organizzazione federale dei trasporti, ma ogni volta che abbiamo tentato di allargarci in settori diversi da quelli in cui eravamo consolidati da anni (penso ai macchinisti, mondo ANAS o ad altri ancora), abbiamo trovato una serie di difficoltà dalle controparti e l'ostracismo delle altre sigle sindacali presenti.



Personalmente ritengo che l'organizzazione sindacale deve essere libera, quindi ai sindacati non può essere imposto altro obbligo se non la registrazione come dice la carta costituzionale e secondo le norme di legge.

Ma perché in 62 anni non si è riusciti a fare queste leggi?

Perché la condizione della registrazione degli statuti basati su un ordinamento interno democratico, non viene preteso nella registrazione magari al CNEL?

Perché non si riconoscono solo i sindacati che hanno personalità giuridica?

Perché i contratti collettivi non possono avere efficacia obbligatoria per tutti gli appartenenti alle categorie alle quali il contratto si riferisce?

Troppi “perché” che sicuramente richiedono troppe risposte inopportune. Ma sta di fatto che in molti – almeno a parole - si preoccupano di difesa della nostra carta costituzionale, ma non della mancata applicazione di alcuni suoi articoli.

Sono certo che molti diranno che proprio questo stato di cose ha favorito i piccoli sindacati di mestiere e poi oggi il sindacato autonomo come il nostro.

Niente di più falso, perché lo stato attuale ha certamente favorito una serie di aggregazioni che poco hanno a che vedere con i valori del sindacato, ma la politica dei tanti piccoli gruppi ha favorito indubbiamente le grandi confederazioni, la cosiddetta Triplice.

Basti pensare al modo di dire che girava quando Epifani e gli altri segretari confederali sono andati al Congresso dell'UGL in cui fu eletta per la prima volta la Polverini: “hanno sdoganato l'UGL?”.

Dei sindacati che decidono se un altro sindacato è legittimato o meno! Ed io che pensavo fosse il numero dei lavoratori attivi



che liberamente si associano a conferire legittimità a un'organizzazione sindacale!

Potrei continuare a porre a voi le domande che spesso mi ritrovo a farmi, ma forse sarebbe più opportuno organizzare un convegno in merito, trovando qualcuno molto più esperto di noi con cui poterne discutere; si comprenderebbe meglio anche qualche mia forse “sconclusionata” considerazione.

Ho affrontato il tema della rappresentatività perché ritengo che dobbiamo veramente guardarci intorno, dopo la lunga trattativa che - a latere di quelle sul CCNL della Mobilità, sulle problematiche degli appalti, su quelle del Gruppo FS e ancora sul problema dell'agente solo e via dicendo - si è tenuta sulle assenze giustificate che il Gruppo FS mette a budget per le relazioni sindacali.

In questo contesto c'è chi, sbandierando rappresentatività fra i ferrovieri, cerca di mascherare un'ingiustizia e una complicità con il Gruppo FS tendenti a limitare l'azione sindacale degli altri, in previsione di grandi riduzioni di iscritti nel Gruppo FS, conseguenza della riduzione del numero dei ferrovieri. Quindi questo era l'ultimo momento utile per fare “bottino di Assenze sindacali”, altro che principio di equità.

Siamo gli unici a non aver firmato il protocollo sulle assenze sindacali, ma siamo anche gli unici che le chiedono per fare solo relazioni industriali con il Gruppo FS e che non stanno in nessun consiglio di amministrazione in compartecipazione con altre sigle sindacali.

Siamo stati anche gli unici i cui numeri di assenze dichiarate dall'Azienda corrispondevano a quelle realmente pattuite nell'accordo sottoscritto a suo tempo. In pratica siamo stati vittime di una vera e propria svendita della nostra “dote” a favore dei sindacati maggiori, che di fatto non hanno subito nessun taglio di assenze giustificate, anzi.



Ora sbandierano la riduzione di assenze giustificate come un atto virtuoso - a spese di pochi, e non so e non mi interessa sapere perché altri hanno condiviso - ma per noi è in gioco la sussistenza e non intendiamo rinunciare al nostro diritto.

Parafrasando William Shakespeare nell'Amleto, direi:

“C'è del marcio nel regno di Danimarca”.

Fin dall'inizio del negoziato non abbiamo mai condiviso l'impostazione data, ma le nostre osservazioni venivano sistematicamente inascoltate; da quando si è cominciato a parlare di uno zoccolo minimo di vivibilità abbiamo ritenuto possibile tentare il confronto, ma ci siamo resi subito conto che il risultato non cambiava, e comunque era volontà di tutti fissare i nuovi numeri.

Le nostre posizioni non sono state considerate, lasciandoci intendere l'assenza sostanziale di un pur minimo spazio negoziale.

Una volta per tutte vorrei chiarire la nostra posizione. Dopo aver accettato il concetto di riduzione delle assenze, resta incomprensibile perché dovremmo accettare che l'arbitro che misura la rappresentatività sia il Gruppo FS, al quale non intendiamo dare questa patente.

Del resto molti di noi potrebbero testimoniare azioni di evidente parzialità aziendale.

Quindi, siccome non stiamo pretendendo regali da nessuno e vogliamo essere rispettosi delle regole, riteniamo che il numero degli iscritti paganti tramite il Gruppo FS non può essere il giusto riferimento.

Le vertenze sindacali negli ultimi anni possono essere un elemento di misura? Bene!



Noi abbiamo fatto le stesse vertenze di tutti i sindacati in ferrovia, addirittura aumentandole notevolmente se si pensa all'attività svolta nel settore degli appalti ferroviari, dove abbiamo acquisito una rappresentanza di tutto rispetto e dove addirittura abbiamo superato alcune organizzazioni storiche del settore.

Lo statuto dei lavoratori, inoltre, non ci sembra disciplini da qualche parte che le assenze sono un "premio aziendale al livello di sindacalizzazione", anzi ci risulta che le assenze retribuite vadano assegnate per la sola attività di relazioni sindacali, che potremmo così elencare:

- I consessi che garantiscono la democrazia interna al sindacato;
- Le riunioni con l'impresa;
- L'istruttoria delle riunioni;
- La comunicazione e pubblicizzazione degli accordi;
- L'assistenza ai lavoratori per vertenze aziendali individuali.

Certamente non credo ci sia qualcuno che intenda le assenze sindacali retribuite utilizzabili dai ferrovieri che fanno attività al di fuori di quelle descritte, come ad esempio lavorare nelle camere del lavoro, nei patronati, nei centri Caaf, nelle altre strutture sindacali all'interno della stessa Confederazione ecc ... ecc ...

Non avendo motivo di pensare che qualcuno utilizzi in maniera così distorta le assenze retribuite, perché queste rientrano nella sfera delle assenze non retribuite con la garanzia del mantenimento del posto di lavoro, non comprendo quale possa essere la ratio che consente una disomogeneità che vari in un range ampissimo che va da circa 5.000 a 39.000 giornate, se non quella di un cadeau fatto dal Gruppo FS. Allora perché fare l'accordo tutti insieme? Tanto vale che ognuno faccia il suo



accordo o serve una regola comune che garantisca la stessa attività a tutti allo stesso modo!

Se volessimo fare un confronto con le realtà a noi più simili, perché i partiti politici, nonostante un referendum che ne abrogava il finanziamento, sono finanziati in base ai voti ricevuti e quei finanziamenti durano per cinque anni di legislatura, anche se la legislatura finisce prematuramente?

A maggior chiarimento provo a fare un esempio, il partito X che ha preso l'Y% di voti nella fase della precedente legislatura, continua a prendere i finanziamenti per 5 anni anche se attualmente quella legislatura è finita e sono state rifatte nuove elezioni e il partito X non è neanche entrato in parlamento.

Confronto improprio?

No!

Perché la logica che stiamo dicendo è la stessa, la possibilità di organizzarsi e portare democraticamente avanti le nostre idee senza il rischio di essere prigionieri dei sindacati più strutturati e meglio attrezzati per entrare nelle maglie del sistema nazionale.

Lo strumento di misura della rappresentatività potrebbe essere per i sindacati la votazione delle RSU, con nuove regole non discriminatorie di garanzia simili a quelle delle elezioni politiche, magari integrato ad un sistema di pagamento delle quote associative tramite un ente terzo e garante che prende il contributo dalle imprese come quota sindacale ma mantiene la privacy su quale sia il sindacato a cui questo lavoratore aderisce.

Questo è un esempio di possibile misurazione della rappresentatività che magari potrebbe trascinare anche un sistema omogeneo di distribuzione delle assenze sindacali retribuite, ma sicuramente è troppo trasparente perché qualcuno lo possa adottare in Italia.



L'argomento è davvero molto delicato e da molto tempo ne stiamo studiando l'aspetto del diritto.

Allo stato attuale, pur ricercando tenacemente con il Gruppo FS un accordo che ci dia la possibilità di continuare la nostra attività centrale e periferica, siamo convinti che in caso di esito negativo la strada migliore sia l'intervento di un giudice, che deciderà secondo equità e non considererà certo i dati aziendali sulla rappresentatività come un dogma di fede.

Abbiamo il timore che questa vertenza rischi di portarci ad un diverso rapporto con le altre sigle sindacali, ma confidando nel fatto di avere a che fare con persone serie, che conoscono la nostra serietà negoziale e sanno che non modifichiamo la nostra linea politica nei riguardi delle vertenze aperte sia con il Gruppo FS sia sul CCNL della Mobilità per problematiche organizzative, credo che eventuali dissapori saranno presto chiariti e sedati.

CCNL della Mobilità

Siamo ad un anno dalla stipula del secondo protocollo sul CCNL della Mobilità e ci corre l'obbligo di ricordare che il protocollo del 30 aprile 2009, firmato ufficialmente con il Ministro dei Trasporti il 14 maggio 2009, è stato un grande atto di responsabilità del Sindacato tutto e un ottimo risultato di mediazione raggiunto dal Governo dopo che il precedente protocollo del 17 novembre del 2007, stipulato dalle stesse parti sociali, era stato di fatto osteggiato dalle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV che non permettevano l'avvio del confronto, sfruttando anche il cambio di legislatura nel frattempo intercorso.

Nonostante ciò, e nonostante l'impegno sottoscritto sui soli famosi quattro punti da completarsi entro quarantacinque giorni, il negoziato per la definizione del nuovo CCNL della



Mobilità non ha ancora prodotto nessun passo avanti, trovando un'ulteriore *impasse* e una conseguente proclamazione di sciopero per il prossimo 23 aprile 2010, dopo quella di quattro ore del 19 febbraio 2010.

Le perplessità non ci nascono più dalle scontate posizioni dei presidenti di ASSTRA e ANAV che, come si direbbe, “tengono famiglia”, quindi sono a difesa della loro stessa esistenza; nascono, purtroppo, dalle pilatesche posizioni del Governo che permette alle due associazioni datoriali di tenere inaccettabili posizioni di arroganza, irrispettose sia verso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che verso il Ministero del Lavoro.

L'ultimo atteggiamento che potremmo definire “politicamente scorretto” da parte delle due associazioni datoriali, si è consumato quando hanno rifiutato la convocazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavoro, non partecipando all'incontro del giorno 15 aprile 2010. Le motivazioni? Le più strumentali possibili: i verbali che sono stati firmati tra Le Nord, NTV ed RTC e le organizzazioni sindacali che indicano chiaramente l'accettazione della strada del CCNL della Mobilità quale obiettivo comune delle maggiori imprese di trasporto ferroviario nei vari comparti.

Fatti salvi i diversi punti di osservazione della vertenza fra le OS e le associazioni datoriali - queste ultime ancora separate fra loro con diversi punti di vista - si potrebbe comprendere il nervosismo di ASSTRA dopo il verbale stipulato con le imprese del Gruppo Nord Milano; meno quello di ANAV, visto che non riguarda una sua associata e che la piattaforma sindacale del CCNL della Mobilità differenzia le imprese di trasporto su ferro da quelle del trasporto su gomma.

Diventa meno comprensibile l'atteggiamento di ASSTRA quando altre imprese che hanno bisogno di un contratto collettivo trovano l'intesa, nell'ambito della propria autonomia, di



scegliere la strada del CCNL della Mobilità; appare oltremodo presuntuoso affermare, con tanto di lettera ufficiale, ai due ministeri interessati e al presidente della conferenza dei presidenti delle regioni che il CCNL degli autoferrotranvieri rappresenta la soluzione migliore per il mondo delle “nostre imprese”.

Le “nostre imprese”?

i “nostri Sindacati”?

Certamente il linguaggio con il quale ASSTRA e ANAV sono soliti chiamare le imprese del TPL e i sindacati con i quali gradiscono avere relazioni industriali ci sembra evidenzi un “senso di possesso” quantomeno poco elegante.

Fatta salva la polemica, per tornare nel merito direi proprio che la convinzione che il CCNL degli autoferrotranvieri sia la migliore soluzione la sta smentendo i fatti.

Del resto, lo stallo rende sempre più difficile il negoziato, perché il sindacato rischia di essere messo sotto pressione per la vertenza economica che incombe direttamente sui lavoratori del settore, che vedono il recupero salariale regolarizzato con un anno di ritardo.

Di contro le associazioni datoriali soffrono le diverse regolamentazioni e in alcuni casi diversi contratti nello stesso ambito aziendale e di settore; questo porta a una conflittualità aziendale che evidentemente, dati i fatti, è scoppiata prima di quanto ASSTRA e ANAV stesse prevedessero. Se poi questi nuovi eventi turbano i sonni di qualcuno, certamente non possiamo farcene un cruccio, in quanto noi, quando mettiamo una firma sotto un accordo,

LA RISPETTIAMO FINO IN FONDO!

Tanto che dopo il protocollo firmato il 14 maggio 2009 con il Ministro dei Trasporti ci eravamo dati 45 giorni di tempo per



stilare i 4 famosi punti comuni del nuovo CCNL della Mobilità. Se ciò non è stato possibile certamente non è colpa del sindacato, ma di chi ha utilizzato ogni occasione per rendere il tavolo negoziale talmente impercorribile da costringerci alla nuova azione di lotta.

È evidente che in una situazione sempre più ingarbugliata, tra le posizioni attendiste - che non pagano perché comunque le imprese devono andare avanti e diventa per loro stesse necessario un sistema di regole chiare e omogenee - e la necessità del mondo del lavoro di affrontare anche argomenti economici per la tenuta del potere d'acquisto dei salari, il Governo deve uscire allo scoperto e fare la sua parte in merito alla clausola sociale, così come da impegno preso il 14 maggio 2009, nonché ad azioni mirate per un riordino del comparto della mobilità.

Del resto sarebbe davvero deprimente se passassero le posizioni di chi a parole enuncia egregiamente, anche con citazioni latine, la necessità di liberalizzazione del settore, ma non perde occasione di fronte al Governo di piangere miseria, battendo sistematicamente cassa.

È evidente ai più che non è possibile prorogare lo status quo, dove se si eccettua un limitatissimo numero di imprese ferroviarie che applica il CCNL delle AF, il resto delle imprese nate man mano che il processo di liberalizzazione avanzava vivono in un far west di norme, sia regolamentari che retributive, che non ha paragoni in nessun altro comparto negoziale.

Se il trasporto ferroviario è una vera torre di Babele, certamente il trasporto pubblico locale non può ergersi a esempio di modernità, di coerenza normativa e retributiva, ma necessita di un'urgente revisione dell'assetto contrattuale. Pertanto, il CCNL della Mobilità può essere l'unico strumento



per dare all'intero settore risposte coerenti alle esigenze nate a seguito dei processi di liberalizzazione.

Il 15 aprile si è svolto l'incontro sul CCNL della Mobilità convocato dal Ministero di Infrastrutture e Trasporti. Alla riunione hanno partecipato, come di consueto, il Ministero del Lavoro, le organizzazioni sindacali e quelle datoriali di Federtrasporto e Ancp mentre, come preannunciato con una comunicazione dello scorso 7 aprile, non hanno risposto alla convocazione Asstra e Anav.

Nell'introdurre l'incontro, la delegazione governativa ha informato di aver tentato nei giorni scorsi di recuperare la presenza di Asstra e Anav, ma di dover prendere atto del fatto che, allo stato, le due associazioni datoriali sono rimaste indisponibili a partecipare.

D'altra parte, la delegazione ministeriale ha precisato di avere respinto la richiesta, informalmente avanzata da Asstra e Anav, di rinviare la riunione odierna, ritenendola immotivata rispetto alla necessità di imprimere al confronto un'accelerazione che consenta la chiusura di merito dei 4 capitoli del nuovo CCNL individuati fin dall'intesa sottoscritta in sede ministeriale il 14 maggio dell'anno scorso.

Infine, la delegazione governativa ha riconfermato la volontà di contribuire al percorso negoziale verso il nuovo CCNL delineato da quell'intesa, ha giudicato "non costruttivo", rispetto ai doveri contratti con quell'intesa, l'attuale atteggiamento di Asstra e Anav e ha definito sostanzialmente strumentale la presunta incompatibilità, da esse sostenuta, tra il negoziato sul CCNL della Mobilità ed il confronto sindacale in atto presso il Gruppo Ferrovie Nord Milano.



Su sollecitazione sindacale, la delegazione governativa ha altresì confermato di considerare tuttora valido l'impegno assunto dal Ministro di Infrastrutture e Trasporti nell'accordo del 14 maggio 2009 relativo al rafforzamento per via legislativa delle clausole sociali e, in questo senso, di considerare il nuovo CCNL come il tassello fondamentale di riferimento per tale operazione.

Oltre al richiamo alla clausola sociale, la delegazione sindacale ha sottolineato la necessità di riprendere rapidamente il negoziato per dotare il lavoro di uno strumento contrattuale idoneo a governare i processi in atto nel trasporto locale e nel trasporto ferroviario, ha denunciato la gravità dell'atteggiamento evidentemente irresponsabile assunto da Asstra e Anav, ha evidenziato i rischi di un inevitabile inasprimento - nell'attuale situazione - della vertenza e ha dichiarato la disponibilità a verificare, nel merito, le condizioni di sblocco della trattativa che l'iniziativa governativa proporrà alle parti.

Preso atto della disponibilità delle delegazioni datoriali di Federtrasporto e Ancp a proseguire la trattativa non appena si ripristineranno le condizioni, la delegazione ministeriale ha comunicato di voler svolgere un'ulteriore fase di ricognizione consultando separatamente le parti.

L'assenza, allo stato, di qualsiasi concreta novità nella vertenza non può che confermare lo sciopero del 23 aprile prossimo.

Al fine di sensibilizzare i soggetti istituzionali interessati e nella ricerca di condizioni possibili per trovare unità d'intenti in un riordino secondo noi necessario, oltre a dichiarare unitariamente lo sciopero del 23 aprile 2010, come sindacati



abbiamo richiesto l'intervento del Governo e apposite audizioni presso le commissioni parlamentari competenti oltreché all'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani), all'UPI (Unione delle Province Italiane) nonché alla Conferenza delle regioni.

Sciopero per il CCNL della mobilità

La resistenza di ASSTRA e ANAV al contratto della mobilità si è palesata recentemente anche nell'attacco violento al diritto di sciopero, con la contestazione della liceità delle dichiarazioni dello sciopero a sostegno del CCNL della mobilità, anche con un ricorso al TAR contro la Commissione di Garanzia.

Una tipologia di astensione del lavoro sulla quale, prima di renderla operativa, il nostro Sindacato e le altre O.S., avevano stabilito i termini e le limitazioni a seguito di diverse audizioni con la Commissione di Garanzia L.146/90 e sulla quale ovviamente lo stesso Governo, in particolare i Ministri del Lavoro e dei Trasporti, non avevano trovato nulla da obiettare.

Le stesse associazioni imprenditoriali, ASSTRA ed ANAV comprese, avevano d'altronde firmato specifici protocolli d'intesa con Governo e Sindacati sulla percorribilità politica del CCNL della mobilità.

In ragione di ciò ci è apparsa quanto mai strumentale la richiesta, avanzata dai legali di dette associazione d'impresa alla stessa Commissione di Garanzia, di sanzionare le Organizzazioni Sindacali, nel loro insieme, per lo sciopero del settore del trasporto pubblico locale, in quanto a loro giudizio illegittimo



per una serie di motivazioni che non trovano riscontro, né documentale né pratico.

Basta infatti considerare che la stessa Commissione di Garanzia, con la delibera del 14 aprile scorso, non ha dato seguito alle richieste di ASSTRA ed ANAV, tant'è che non sono state poste ostacoli all'effettuazione dello sciopero del settore del trasporto dichiarato per il 23 aprile prossimo, se non limitatamente alla Regione Piemonte per gli aspetti legati alla movimentazione dei pellegrini per la solenne Ostensione della Sacra Sindone.

Un atteggiamento quindi, quello assunto da ASSTRA ed ANAV, che risponde pertanto al solo obiettivo, anch'esso ampiamente dichiarato, di creare ulteriori ostacoli al tavolo del CCNL della mobilità.

Una posizione politica quindi non condivisibile rispetto alla quale il Sindacato dovrà rispondere inasprando, per quando possibile, le astensioni dal lavoro, stante l'irrinunciabilità della nostra scelta contrattuale.

Gruppo FS

La lettera delle segreterie nazionali che ha aperto formalmente le procedure di raffreddamento e conciliazione previste dalla legge sul diritto di sciopero nei servizi pubblici ha elencato le problematiche che hanno una priorità di risoluzione rispetto a lungo "cahier de doléances" che avremmo potuto fare.

I significativi argomenti su cui si è chiesto un'urgente apertura negoziale sono i seguenti:

- inadeguato livello delle consistenze di personale, con persistente calo aggravato dal mancato *turn over*;



- taglio dei servizi offerti alla clientela, con particolare riferimento alla soppressione dei servizi da e per il sud del Paese;
- stato di crisi e assetti del settore Cargo;
- mancata corresponsione dei premi di risultato;
- violazione delle regole contrattuali sulle relazioni industriali a livello nazionale e decentrato, con continue azioni unilaterali sia sul piano organizzativo - in particolare in Trenitalia - che nell'utilizzazione del personale.

È evidente che tutto nasce dallo stato di insostenibilità di una situazione maturata dopo gli impegni che il Gruppo FS si è assunto il 15 maggio 2009.

Gli incontri attivati dal 30 marzo in poi, partendo proprio dalla situazione di crisi della Direzione Cargo, proseguono al fine di affrontare tutti gli argomenti, ma da subito è stato chiarito che le procedure aperte non sono da confondersi con quelle previste a livello centrale per l'attivazione del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito.

È necessario chiarire subito che solo al termine delle procedure di raffreddamento sarà possibile affrontare anche il tema del Fondo Bilaterale che tante aspettative sta creando fra il personale, ma soprattutto al management del Gruppo FS, che erroneamente sembra pensare di poter gestire in autonomia, con il sindacato che fa da notaio.

Non è nostra intenzione che ciò avvenga.

Riguardo agli incontri svolti abbiamo fatto l'informativa di merito con il nostro notiziario periodico, ma non voglio esimermi dal fare alcune considerazioni sulle perplessità che sono nate dopo le prime riunioni, anche se dobbiamo affrontare il copioso calendario che ci impegnerà tutto il mese di maggio.



Dalle presentazioni delle prime riunioni, ci sembra di poter dire che persiste in Trenitalia la volontà di continuare a fare solo trasporto remunerativo e per quanto riguarda il trasporto universale di fatto chiede o maggiori sovvenzioni oppure la liberalizzazione del costo delle tariffe.

Tutto potrebbe sembrare normale se non si pensasse che il trasporto ferroviario nei suoi diversi mercati, merci, trasporto regionale e passeggeri lunga percorrenza non può essere non visto come un settore che crea ricchezza al Paese, sia in termini di mobilità di cose e persone sia in termini di un migliore impatto ambientale.

Trenitalia, società dove l'azionista unico è il Governo, non può esimersi da responsabilità sociali, quindi i costi elevati necessari alla sua efficienza, se non riescono ad autofinanziarsi dal solo mercato, vanno compensati tramite la fiscalità generale, ma è altrettanto necessario che quella parte di trasporto che riesce a creare utili serva anche per limitare le perdite di quella parte del trasporto che non riesce ad autofinanziarsi.

In parole povere, c'è bisogno di sapere qual è la missione che l'azionista, quindi lo Stato, quindi la collettività ha dato al Gruppo FS!

Per certi versi nel trasporto regionale determinati principi sono stati rispettati, infatti mai - a mia memoria - nella storia delle ferrovie italiane sono stati fatti i contratti di servizio con la formula dei 6 anni più 6, con un conseguente aumento di chilometri offerti accettando da parte delle istituzioni il concetto del "catalogo" come proposto da Trenitalia.

Non ricordo neanche che alle passate gestioni del Gruppo FS siano state liberate le tariffe dei treni come è accaduto al trasporto viaggiatori lunga percorrenza, mescolando artatamente il concetto di Alta Velocità e servizi con treni ETR, chiamandoli tutti "Freccie", anche i treni con il cosiddetto



“materiale pesante”, con la finalità di rendere evidenza ad un vettore dove le tariffe si stabiliscono in base al coefficiente di riempimento dei treni.

Quindi, condivisibile o meno, è chiaro fin qui che non può Trenitalia per questi vettori piangere miseria.

Se determinati risultati sono stati possibili non possono essere ascritti solo ad un management fuoriclasse.

Il trasporto merci resta la pecora nera.

Ha chiuso ancora in passivo il bilancio 2009, ma penso di poter dire che ha superato la profonda crisi meglio delle grande DB tedesca o dell'SNCF francese, visto che queste sono passate da bilanci attivi a passivi peggiori di Trenitalia in due anni.

Tutto questo sembra non bastare per far dire a Trenitalia che sul trasporto merci serve una politica di rilancio.

Siamo coscienti che per determinati servizi serviranno le sovvenzioni che la comunità europea permetterà al nostro Paese di erogare, ma purtroppo la nostra impressione dopo il primo incontro non è certamente in una direzione che guarda al futuro, e nonostante le disponibilità che potrebbe dare il sindacato nella fase di riorganizzazione, la voglia di dismissione e il senso di impotenza di Trenitalia sono fin troppo evidenti. Sembra che ormai questo vettore sia lasciato al “mercato” nella speranza che quel poco di traffico merci che Trenitalia dovrà fare sarà sovvenzionato, quindi tanto vale ridurre tutto in quel perimetro rinunciando al mercato vero.

Non vorremmo che nelle fasi successive degli incontri si evidenzi che lo stato attuale sia dovuto al CCNL delle Attività Ferroviarie, perché sappiamo tutti che così non è visto che il trasporto merci dal 2003 in poi, nella gestione del traffico, non ha mai rispettato il contratto nonostante le numerose denunce del sindacato.



Riguardo al sistema di relazioni industriali abbiamo avuto modo di inviare una lettera all'AD del Gruppo FS, ing. Moretti.

E' evidente che la denuncia non va letta come limitata ai soli temi elencati ma al sistema che in questi anni si sta consolidando, dove chi difende il lavoro in ferrovia viene additato come un corporativo da contrastare.

Siamo orgogliosi di essere corporativi,

del resto la nostra storia nasce dal sindacato di mestiere.

Proprio la lettura delle slide proiettate nella riunione dei dirigenti del Gruppo FS del 25 e 26 febbraio 2010, che possiamo definire le linee guida del nuovo piano aziendale, ci disegnano una nuova strategia non più condivisibile, perché non vediamo una grande volontà di rilancio delle società del Gruppo ma soprattutto di Trenitalia.

Vorrei ricordare che proprio nella presentazione del primo piano d'impresa dell'ing. Moretti il sindacato, pur con molte riserve, aveva voluto dare un segnale di fiducia perché si prefiguravano strategie di rilancio, l'unicità del Gruppo FS e la ricerca di un rinnovato sentimento dell'essere ferroviere.

Oggi non ci sembrano più questi i pilastri del nuovo piano industriale, in cui prevalgono dismissioni striscianti ed esternalizzazioni palesi, partendo da analisi che almeno a colpo d'occhio sembrano fatte proprio per giustificare tale atteggiamento.

Proprio in questo contesto rientra la riorganizzazione dell'area quadri, vista sia sotto l'aspetto dell'accorpamento di impianti che soprattutto sotto quello contrattuale - anzi extracontrattuale - dato dal nuovo progetto denominato "quadri apicali".

Così come ci è stata descritta, sia l'individuazione che l'integrazione retributiva - pur se ancora con poca chiarezza - ci



appare nei fatti la vera e propria identificazione di una nuova figura professionale, distinta dalle due già presenti nell'area quadri, da aggiungere a quelle già contrattualizzate.

La società ha di fatto deciso di buttare alle ortiche tutta l'organizzazione dei quadri contrattualmente prevista, facendone una nuova che va a collocarsi fuori dal CCNL delle Attività Ferroviarie.

Un'azienda che fa un tale cambiamento mette in risalto solo l'incapacità di "scegliere" - o meglio "selezionare" - le risorse man mano che, nel corso degli anni, il turnover rende necessario immettere nel profilo.

Se questo è frutto di scelte sbagliate o "drogate da situazioni politiche contingenti", non è oggi concepibile cambiare le regole per giustificare i malcostumi passati. Nessuno può chiamarsi fuori, soprattutto chi da anni ricopre posizioni di rilievo in seno al Gruppo FS.

Vorremmo ricordare a noi stessi che inoltre il CCNL delle AF prevede anche l'istituto della IUP, nata proprio per permettere all'azienda di dare dei riconoscimenti adeguati alla professionalità dimostrata sul lavoro di tutti i giorni, istituto che non è mai stato applicato nei fatti per la manifesta incapacità dirigenziale di utilizzarlo e di gestirne i riflessi; da qui la continua ricerca aziendale di percorrere la fidelizzazione del personale mediante il servilismo verso il dirigente di turno, staccandolo sempre più dalla possibilità delle tutele sindacali.

Giocoforza come sindacato dobbiamo prendere in esame il fatto che i due livelli dell'area quadri non servono più, quindi tutti i quadri vanno equiparati allo stesso livello. Infatti il discrimine verrà direttamente demandato al dirigente preposto a scegliere il quadro che dovrà ricoprire gli incarichi paradirigenziali, che si trascineranno dietro la retribuzione aggiuntiva extracontratto prevista dal progetto "quadri apicali".



L'organizzazione aziendale, invece, non prevedendo chiari e oggettivi criteri di valutazione ma una esagerata soggettività tutta in capo all'azienda, lascia grandi perplessità, vista l'incapacità dichiarata nei fatti di gestire certi strumenti "meritocratici" da parte del management del Gruppo FS.

Proprio in merito a questa riorganizzazione, riteniamo che a fronte di un serio confronto nel quale il sindacato possa finalmente essere parte attiva, valuteremmo molto positivamente una separazione della linea qualità dalla produzione, a livello di Trenitalia. Chi si occupa della qualità, a nostro parere, non può essere sottoposto alle esigenze dei responsabili di produzione, ma deve con loro trovare il giusto equilibrio fra le esigenze produttive e quelle formative. Sicuramente ne trarrà vantaggio la qualità del servizio offerto e anche la serenità di chi lavora all'esercizio ferroviario.

Fondo Bilaterale e sua applicazione

Si tratta di una problematica sulla quale è necessario fare il massimo della chiarezza, in quanto da parte dei Ferrovieri, ma soprattutto all'interno della Dirigenza delle Società del Gruppo F.S., si sono diffuse aspettative ed attese che sicuramente non potranno essere soddisfatte ricorrendo alle prestazioni del Fondo Bilaterale.

Crediamo opportuno ricordare a tutti che il Fondo Bilaterale è un moderno ammortizzatore sociale che, quindi, deve rispondere soprattutto alle esigenze di tutela del lavoro e di tenuta occupazionale.

Pertanto non è possibile pensare, come erroneamente in molti sembrano fare, che si tratti di un nuovo sistema per permettere ai Ferrovieri di accedere ai trattamenti pensionistici. Tutti voi potrete confermare infatti, come tra i nostri colleghi spesso si parli e si facciano calcoli per prevedere quando è come si potrà



avere accesso “alla prestazione straordinaria di accompagnamento in pensione”.

Ovviamente in ragione di ciò non è nemmeno condivisibile, come sono invece convinti molti Dirigenti Aziendali, che il Fondo Bilaterale sia uno strumento utilizzabile per dismettere pezzi di attività delle Società del Gruppo F.S. in presenza di flessioni produttive transitorie, né tantomeno può essere considerato un sistema per rottamare - mi si scuserà la brutalità dell'espressione - i “ferrovieri anziani”, unitamente alle loro esperienze e ai loro diritti sindacali, per sostituirli con nuovi lavoratori precari, da fidelizzare magari cercando di scambiare indecentemente “la stabilità del rapporto di lavoro con la rinuncia ad ogni rivendicazione sindacale”.

Una condizione questa che purtroppo trova già riscontro nel rapporto oggi esistente tra le Società del Gruppo F.S. e i ferrovieri assunti con i contratti di apprendistato, che spesso “si vedono costretti” ad accettare nastri lavorativi in deroga o ad “essere dissuasi in modo più o meno elegante” circa la loro disponibilità a partecipare alle manifestazioni sindacali.

Ribadiamo quindi in modo forte e chiaro, per richiamare l'attenzione di chi all'interno del Gruppo F.S. sembra averlo dimenticato, che il ricorso alle prestazioni del Fondo Bilaterale quale ammortizzatore sociale risponde ad obbligatorie procedure di confronto serio con il Sindacato ai vari livelli, che hanno una loro tempistica e devono trovare verifica nelle sedi decentrate del Ministero del Lavoro, a seconda dell'ampiezza dei progetti di riorganizzazione aziendale, che devono essere ovviamente mirati e motivati.

Il Sindacato quindi è chiamato, nella gestione di questo ammortizzatore sociale, a svolgere un ruolo da protagonista al quale la FAST FerroVie, così come riteniamo anche le altre O.S., non intende rinunciare.



In ragione di ciò affermiamo pertanto con il massimo della chiarezza che le decisioni organizzative unilaterali continuamente assunte sul territorio dalle Società del Gruppo non troveranno il conforto di un nostro assenso.

Il Sindacato nel suo insieme non potrà accettare di svolgere il ruolo del notaio che certifica esuberanti in assenza di confronto e su progetti aziendali che non abbiano riscontri oggettivi o non condivide.

Lo stesso Comitato Amministratore del fondo bilaterale è chiamato a verificare l'esistenza delle condizioni necessarie per ammissione agli interventi, prima di procedere all'erogazione dei trattamenti previsti dalle prestazioni ordinarie e straordinarie.

In presenza quindi di violazioni delle procedure da parte delle Società del Gruppo F.S. è per lo meno improbabile che detto comitato amministratore possa autorizzare l'assegnazione delle prestazioni stesse, anche in presenza della disponibilità dei ferrovieri ad accedervi su base volontaria.

Quindi, per essere estremamente chiari, come FAST FerroVie puntualizziamo che pur volendo ormai a termine la fase degli adempimenti per la collocazione delle risorse economiche del fondo bilaterale presso l'INPS e per l'insediamento formale del suo Comitato Amministratore, persistendo tale stato di violazioni in tema di relazioni industriali da parte del Gruppo F.S. non sono ipotizzabili scadenze ravvicinate per l'operatività reale del nostro ammortizzatore sociale.

Vertenze Previdenziali

Fondo speciale pensione F.S.



E' un capitolo da riaprire con maggior impegno per continuare a garantire l'esistenza del Fondo Speciale Pensioni F.S. e le prerogative previdenziali di tipo pubblicistico oggi negate illegittimamente ai ferrovieri assunti a far tempo dall'anno 2000, a seconda della Società di appartenenza.

Le posizioni previdenziali di questi colleghi non sono state infatti collocate nel nostro Fondo Speciale, ma nell'AGO (Assicurazione Generale Obbligatoria), allo scopo di far aumentare il saldo negativo di bilancio al nostro Fondo speciale, con lo scopo malcelato di dimetterlo quanto prima e far perdere così a tutti i ferrovieri prerogative previdenziali importanti quale la pensione privilegiata, ed a categorie rilevanti quali personale viaggiante, di Macchina, di Manovra, Navigante il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni.

Su questa partita molto complessa abbiamo alcuni ricorsi legali pilota in atto, quanto prima ne attiveremo altri in territori diversi per cercare di creare su di essi condizioni di giurisprudenza favorevole e cercare di salvare così l'integrità del fondo speciale dei Ferrovieri.

Previdenza dei Ferrovieri ex Genio

La FAST FerroVie è stata la prima a denunciare la totale assenza di contribuzione previdenziale sulle posizioni assicurative dei Ferrovieri, assunti a far data dall'anno 2000 circa, provenienti dal Genio.

Si tratta di una problematica di grossa rilevanza sulla quale abbiamo già registrato un primo risultato importante con l'attivazione sull'argomento del Battaglione di provenienza dei genieri e del Ministero della Difesa. Stiamo continuamente incalzando i vertici dell'INPS e dell'INPDAP, quest'ultima interessata per un breve periodo, per regolarizzare le posizioni previdenziali quanto prima, perché esistono rischi concreti di



prescrizione del diritto, nei termini della Legge 335/95, che potrebbero far perdere anche quattro anni di contribuzione previdenziale agli ex-Genieri.

Un danno rilevantissimo se solo si rapporta alle prospettive dei valori futuri dei trattamenti previdenziali dei lavoratori giovani.

Dobbiamo quindi pubblicizzare la vertenza per permettere a tutti gli ex genieri di presentare domanda di regolarizzazione e far passare anche il giusto messaggio che di questa vertenza rilevante si sta interessando solo FAST FerroVie.

Congedi parentali e tutela delle disabilità

Su queste problematiche di forte impatto sociale avvertiamo, all'interno delle Società del Gruppo F.S., il tentativo di far venir meno, o perlomeno ridurre le prerogative riconosciute alle lavoratrici ed ai lavoratori mediante interpretazioni capziose delle loro norme di legge, al fine di "scoraggiare" gli aventi diritto ad usufruire dei diritti e delle libertà loro riconosciuti.

In merito ai congedi parentali esistono per esempio difformità di valutazione, tra F.S. SpA ed i Ferrovieri che ne beneficiano, circa la frazionabilità e la contabilizzazione in essi del sabato e della domenica in relazione ai periodi di congedo parentale di cui si gode.

Stiamo pressando l'INPS perché faccia chiarezza sul problema, anche in relazione al fatto che è stata emessa dal Consiglio Europeo una nuova direttiva sul congedo parentale la quale, abrogando la precedente, dà attuazione all'accordo quadro sul congedo parentale che adegua questi congedi e le tutele sul lavoro ai cambiamenti culturali che sono intercorsi nella società a far data dal 1995.

Rispetto invece alle tutele delle disabilità, come avete avuto modo di verificare dalle nostre informative, stiamo portando



avanti una vertenza per far riconoscere il diritto all'esonero dal lavoro notturno ad una dipendente, con familiare disabile a carico, dell'impianto scorta regionale di Foligno di Trenitalia - Direzione Regionale Marche/Umbria.

In questa occasione il responsabile della produzione si è addirittura permesso impudentemente di "consigliare" alla lavoratrice di ricorrere ai suoi congedi ordinari *"per assistere il suo familiare con handicap"*, mentre sarebbe invece bastato modificarle il nastro lavorativo, così come previsto da norme specifiche di legge.

Ovviamente la posizione del responsabile della produzione è da ricondurre al volere del Direttore della Direzione Regionale Marche/Umbria che, *quale novello costituzionalista*, in una lettera inviata in precedenza alla nostra Segreteria Regionale Umbria aveva già avuto modo di pontificare in modo arzigogolato e capzioso che il diritto all'esonero, dei lavoratori con a carico portatori di handicap, dal lavoro notturno è legato allo status di *"lavoratore notturno"*.

Un modo come un altro evidentemente, per il nostro aspirante membro della Consulta, per condurre la sua personale ed indecorosa *"caccia al disabile"*, negando quanto dovuto, in termini di agibilità, a chi soffre già una condizione di minorità e chiede solo dignitosamente di usufruire di quanto previsto da chiare norme di legge, considerato che il parametro di *"lavoratore notturno"* serve a regolare altre fattispecie contrattuali.

Abbiamo inoltrato, in relazione a questa problematica, uno specifico interpello al Ministero del Lavoro che, a stretto giro di posta, ha ribadito il "diritto di resistenza dei lavoratori rispetto al datore di lavoro" che dovesse negare, come nel nostro caso, le prerogative sull'orario di lavoro riconosciute a dipendenti che soffrono condizioni familiari disciplinate dalla legge 104/92.



Affermiamo con chiarezza che non permetteremo a nessun Dirigente Aziendale di cancellare o ridurre sia i diritti dei genitori a liberare il proprio tempo per dedicarlo alla cura dei figli e le prerogative in tema di orario di lavoro per le lavoratrici ed i lavoratori che scontano condizioni di handicap in famiglia.

Abbiamo coinvolto i massimi dirigenti del Gruppo F.S. su questa triste vicenda, riservandoci di chiedere, in assenza di riscontro, al Ministero del Lavoro l'adozione di specifiche sanzioni a carico di Trenitalia, ripromettendoci anche di investire del problema il Ministero delle Pari Opportunità, nella persona del Ministro Mara Carfagna, in considerazione che a detto dicastero sono da ricondurre numerose iniziative legislative finalizzate al miglioramento della parte normativa relativa al part-time, congedi parentali, con particolare attenzione al ruolo della donna lavoratrice.

Appalti Ferroviari

Circa cinque anni fa i sindacati denunciavano uno stato di disagio nel cambio appalto per la pulizia dei materiali rotabili. In molti ricorderanno le tensioni e gli scontri che si sono verificati; FAST FerroVie proprio in quegli anni, immediatamente successivi alla nostra riorganizzazione fatta in prospettiva dello sviluppo del CCNL delle AF, ha iniziato ad avvicinare i lavoratori degli appalti ferroviari.

Cosa è cambiato in cinque anni?

Ancora oggi e per l'ennesima volta si ripetono episodi riguardanti la scarsa pulizia dei treni. Ancora una volta i viaggiatori inferociti protestano contro la presenza di parassiti sulle vetture e la sempre più carente manutenzione.

Sono anche questi gli effetti della privatizzazione del trasporto ferroviario, dello smembramento delle ex F.S., delle gare d'appalto al massimo ribasso, della riduzione del personale di



pulizia, della precarizzazione dei rapporti di lavoro. Infatti ancora una volta il cambio appalto è stato un evento traumatico, ci sono stati momenti di tensione, alcune imprese sono fallite e ne sono entrate di nuove nel circuito del pulimento delle ferrovie.

In pratica, non ci siamo fatti mancare niente.

Apparentemente ora sembra che siamo agli sgoccioli, se si parla con i dirigenti del Gruppo FS ci sentiamo dire che si è fatta più chiarezza e trasparenza. Sarà!

Il tempo potrà essere il vero giudice di questa vertenza, anche se almeno dalle ultime dichiarazioni sembra che il miglioramento del livello di pulizie sia evidente, ma non crediamo di essere dei profeti se affermiamo che la situazione degli appalti, come quella in genere del trasporto ferroviario, non potrà migliorare se non cambia in maniera radicale la politica del trasporto pubblico in Italia.

Diciamo questo perché a fronte anche di valutazioni timidamente positive sul migliore stato di pulizia dei treni, le problematiche di chi ci lavora al momento sembrano rimanere invariate; così come ci sembra di sentire che le difficoltà di gestione dei processi delle nuove aziende siano molto simili a quelle denunciate dai predecessori.

Conclusioni

Mi appresto a concludere la relazione auspicando di avervi dato abbastanza elementi per poter fare le necessarie valutazioni, discussioni interne e prendere le giuste decisioni, perché ritengo che da questo direttivo la FAST FerroVie debba segnare il percorso che intende intraprendere.



Dopo il confronto interno, abbiamo l'obbligo di uscire con convincimento su una linea comune da portare avanti come organizzazione sindacale in tutte le sedi.

Dobbiamo continuare con la nostra azione di stimolo e denuncia verso l'ANSF per garantire sempre una maggiore attenzione alla sicurezza ferroviaria, riguardo alla quale nessuno si può permettere di abbassare la guardia.

L'opera di riordino delle normative d'esercizio con testi unici da noi vista positivamente deve continuare, pertanto continueremo a chiedere maggiore vigilanza diretta sulle Imprese Ferroviarie e sul Gestore dell'Infrastruttura e un sistema sanzionatorio realmente applicabile e mirato a evitare situazioni di non conformità prolungate nel tempo.

È necessario non abbassare la guardia nelle vertenze con il Gruppo FS, nella vertenza del CCNL della Mobilità e bisogna continuare ad allargare il fronte delle Imprese Ferroviarie disposte a negoziare regole omogenee coerenti con il nostro progetto di CCNL della Mobilità; quindi dobbiamo raddoppiare i nostri sforzi per farci conoscere in tutte le imprese del trasporto che dovranno applicare il nuovo CCNL della Mobilità.

Coscienti come siamo delle difficoltà che troveremo - e oggi possiamo dire che sappiamo anche chi ce le crea - tocca a questo gruppo dirigente di FAST FerroVie,

tocca a noi rafforzare le profonde basi dello S.M.A.

per costruire il Sindacato autonomo di domani, cominciando a preparare la una nuova classe dirigente alla quale non dobbiamo lasciare le difficoltà che storicamente ci hanno sempre fatto fare passi indietro anche dopo ottimi risultati ottenuti.

Abbiamo superato egregiamente le difficili scelte del 2009.



Si, mi riferisco all'agente solo, visto che non abbiamo avuto l'emorragia di disdette che ci avevano pronosticato.

Non ritengo che ciò significhi che siamo stati bravi, ma che i tempi sono cambiati e siamo stati in grado di interpretarli.

Fare sindacato è sempre più difficile perché la strada dei grandi contratti di comparto richiede un sindacato sempre più preparato.

Noi ne abbiamo le potenzialità!

Stiamo ogni giorno affermando di più la nostra posizione in seno al mondo del TPL, nonostante le difficoltà che tutti ci frappongono, ma nessuno può permettersi di farlo apertamente e *obtorto collo* devono accettare la nostra presenza.

Ma è indubbio che non è poi tanto difficile conquistare una posizione, bensì essere all'altezza di mantenerla e migliorarla. Questa è la nostra sfida!

Non possiamo più limitarci a guardare solo il Gruppo FS o solo i macchinisti di Trenitalia.

Ma proprio a quelli di noi più attaccati alla nostra storia di sindacato dei Macchinisti voglio ricordare che oggi molti macchinisti sono fuori dal Gruppo FS e hanno il diritto di essere orgogliosi della loro professione quanto noi.

Noi abbiamo l'obbligo di garantire loro i più elevati livelli di professionalità, sicurezza e vivibilità del lavoro; così come dobbiamo continuare ad esportare i nostri ideali nelle altre categorie dei trasporti.

Con questo spirito stiamo lanciando la "Fondazione SMA" che concretizza di fatto il mandato ricevuto nel 1999 di salvaguardare i valori e i principi dello SMA; come stiamo incrementando la nostra attività internazionale con l'ALE che nel mese di maggio celebrerà il suo congresso con il cambio al



vertice della presidenza che dovrebbe passare dalla Germania alla Spagna.

In mezzo a questo tornado di eventi che ci sta travolgendo, sono certo che riusciremo a trovare le risorse proprio dentro di noi.

Era costume, tanti anni fa, concludere la relazione del segretario con l'incitazione, ripetuta tre volte, di "chi siamo noi?", e la platea rispondeva orgogliosa e perentoria "LO SMA!!!!". Ecco in quel grido c'era tutto l'orgoglio, il senso di appartenenza e la voglia di sentirsi protagonista delle proprie scelte e liberi di inseguire i propri ideali.

C'era, quindi, la consapevolezza di esercitare il diritto a costruire un'alternativa vera e credibile ad un panorama sindacale che si dimostrava e si dimostra sempre più arroccato su posizioni di rendita e di potere e quindi sempre meno vicino ai lavoratori.

L'invito che faccio a voi, ma anche a me stesso, è quello di riprenderci quel grido!!!

"CHI SIAMO NOI"??? LA FAST!

A tutti voi rivolgo un saluto e un ringraziamento per il vostro quotidiano contributo alla crescita della nostra FAST FerroVie.

Buon lavoro