

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, lì 07 agosto 2009

Prot. n° 951/7

Spett. Gruppo FS SpA
Amministratore Delegato
Ing. Mauro Moretti
Sede

Oggetto: **Relazioni industriali.**

Egregio Ing. Moretti,

con grande disagio e profondo rammarico, mi trovo costretto a rivolgermi a Lei con l'auspicio che, attraverso un riscontro alla presente, almeno sia possibile chiarire le motivazioni dell'empasse che si è nuovamente creata nelle relazioni industriali con il Gruppo FS e, in particolar modo, con Trenitalia, dopo la stipula dell'intesa del 15 maggio 2009 denominato "Accordo Programmatico per il Rilancio Competitivo del Gruppo FS"; uno stallo che, in buona sostanza, nonostante i diversi auspici che s'intravedono alla stipula o, per meglio dire, durante la maturazione dei rari accordi, non trova soluzione di continuità ormai da troppi anni.

Del resto, è anche vero, che non è più costume rispondere a lettere del Sindacato Nazionale, tanto meno a quelle delle sue strutture periferiche, figuriamoci se qualcuno possa pensare di rispondere ai quesiti dei RLS ma, in queste righe, non è mia intenzione aprire polemiche, anche se devo ammettere di averne una gran voglia, piuttosto, voglio cogliere l'occasione, per manifestarle l'assoluta disapprovazione, che nutre la FAST, verso l'atteggiamento delle linee di produzione di Trenitalia, caratterizzata da totale spregio nei riguardi degli impegni da Lei assunti, sia durante la lunga notte prima della stipula, sia nel corso di quegli incontri, da Lei presieduti, che hanno preceduto la firma.

Ricordo chiaramente quando ha affermato che, il processo di cambiamento dell'equipaggio treno, andava accompagnato e, pertanto, si sarebbe dovuto assistere il personale abituato a guidare in un equipaggio a doppio macchinista, quando si sarebbe venuto a trovare da solo. Tale dichiarazione non è stata colta, nella maniera più assoluta, dalla Direzione Passeggeri N/I, la quale ha tolto il secondo agente sui treni AV ed ETR, senza mettere in atto la benché minima azione tesa a lenire le ricadute psicologiche appena accennate. Non solo, ha pensato bene, addirittura, in alcuni casi, di non maggiorare i tempi accessori, come avviene nei servizi ad Agente unico e, come se non bastasse, non ha manifestato il benché minimo interessamento o attenzione verso la programmazione, nei turni del macchinista e del bordo, di soste atte a garantire la concreta fruizione del pasto nei casi previsti, in modo così tracotante che, come OS, siamo stati costretti ad attivare le procedure ex art 28 legge 300/70. Infine, l'orario programmato di diversi ETR, è stato stressato a un punto tale che, il cambio del personale, è programmato al limite del tecnicismo, tanto che un minimo disguido orario, che avviene con una frequenza quasi giornaliera, non permette il cambio volante e un macchinista è costretto a fare condotta oltre i limiti con Lei pattuiti, mentre un altro, all'uopo della condotta, torna a casa in vettura.

Potrei continuare ancora parlando della condotta cosiddetta flex, che Trenitalia prevede sia pagata solo se sono superati i nuovi limiti di condotta con Lei pattuiti nell'intesa del 15 maggio u.s., quando, invece, sullo stesso accordo, stilammo che i limiti di condotta giornaliera da prendere in considerazione, ai fini economici, erano quelli contrattuali; proseguire raccontandoLe, nel dettaglio, perché, malgrado come OO.SS. abbiamo rinunciato alla fase di confronto nazionale sulla ripartizione dei servizi del macchinista e del bordo, la Divisione Passeggeri Trasporto Regionale non è capace, tranne che in rari casi, di raggiungere accordi sui turni relativi al settore, né con le RSU, né le OO.SS. regionali, ma l'elenco diverrebbe troppo lungo, senza contare che non riesco a immaginarLa completamente all'oscuro di tutto.

Comunque, appare sempre più come una preoccupante costante, l'assoluta mancanza di comunione d'intenti esistente tra il Gruppo FS e i vertici di Trenitalia, da una parte, e le sue Divisioni di Trasporto, dall'altra, almeno per quanto riguarda il percorso e le condivisioni in ordine agli obiettivi, alle soluzioni e alle relative conclusioni che hanno portato alla stipula dell'accordo del 15 Maggio u.s.. Ovviamente non mi è dato conoscerne i motivi di tali atteggiamenti e sono sconcertato per il silenzio che accompagna le varie denunce che si fanno a tutti i livelli. Non vorrei che qualcuno pensasse di mascherare le mancate risposte dietro, ad esempio, alla gravissima situazione che si è creata dopo il rinnovamento degli appalti di pulizia, perché sarebbe davvero poco comprensibile che, il Gruppo FS e Trenitalia, riescano ad affrontare un solo problema alla volta.

A onor del vero, il Gruppo FS è in buona compagnia giacché anche l'ANSF, nel migliore dei casi, dà risposte contorte quanto ambigue, che lasciano intonsi dubbi e incertezze nel personale ma, con loro, anche le apprensioni sulla sicurezza dell'esercizio (ndr. è sufficiente vedere la corrispondenza avuta con la FAST FerroVie). Addirittura, come nella contingenza che accomuna le vetture pilota piano ribassato con cabina dotata d'intercomunicante e tutte quelle macchine con la stessa tipologia di cabina di guida, benché siano chiaramente in contrasto con le disposizioni previste nella "FICHE UIC n°651", a distanza di quasi due mesi, nell'Agenzia, né nessun altro, sono stati in grado di decidere se sono idonee per la guida con un solo agente di condotta o necessitano di un agente abilitato almeno ai segnali seduto nella semi cabina di destra.

L'aspetto peggiore, a nostro avviso, sta nel fatto che, tutte queste criticità, nascono dalla meschinità di chi Le aveva assicurato che tutto era pronto per l'avvento dell'agente solo e che ora, invece, tenta qualunque escamotage immaginabile pur di non essere costretto a venirLe a confessare che forse era **"quasi tutto pronto!"**. Questo è l'unico scenario dotato di un minimo di plausibilità, qualunque altro, compreso quello che vedrebbe Lei quale regista occulto di una "sceneggiata", in cui l'A.D. è ostaggio inconsapevole delle tre divisioni, non solo distruggerebbe l'indispensabile rapporto di fiducia maturatosi tra noi tutti e la sua persona ma parrebbe completamente inverosimile e oltraggioso nei confronti delle OO.SS. tutte.

Mi è chiaro che, dopo le sue dichiarazioni sistematiche, dove ha ripetuto tante volte che, avendo consumato una spesa di 6 miliardi di euro per le nuove tecnologie, eravamo ormai pronti per l'agente solo alla guida dei treni, trovarsi oggi con un progetto che stenta a decollare, anche dopo che il sindacato ne ha concordato le ricadute sul lavoro, non è cosa sulla quale è facile soprassedere con nonchalance. Anche perché, a ben vedere, le cause principali che fungono da freno al lancio del nuovo equipaggio, sono: il problema delle cabine di guida omologate per due agenti, le grandi criticità delle comunicazioni terra/terno e bordo/bordo, il fatto che la segnalazione di emergenza generalizzata sia praticamente inutilizzabile, l'immobilizzazione di un convoglio spezzato o impresenziato per malessere del macchinista e un soccorso esigibile ed efficace, tutti elementi che sfatano la tanto millantata alta tecnologia ferroviaria che siamo in grado di costruire in Italia, la quale, purtroppo, come spesso abbiamo dichiarato in passato, dimostra di non avere ancora l'affidabilità necessaria.

Ingegnere, mi rivolgo a Lei, non per farle il "cahiers de doléances", ma perché Lei sembra, oggi, l'unico in grado di avere capacità decisionale e competenza del sistema ferroviario Italiano, tali da garantire che questa escalation di ricerca del massimo profitto nel sistema ferroviario non si consumi depauperando quegli standard di sicurezza che potevamo vantare, come Paese, fino agli anni novanta. Con ciò, lo sa bene, non sto dicendo che in ferrovia non ci sia sicurezza bensì che, oggi, abbiamo la "sicurezza economicamente sostenibile", che, per un sindacato come quello che mi onoro di rappresentare, è inaccettabile. Le inferenze di altri operatori ferroviari, quelle degli appalti e dei sub appalti nella manutenzione, hanno indubbiamente limato quei livelli di sicurezza ai quali le "Ferrovie dello Stato " ci avevano abituato. Personalmente non ritengo che lei abbia responsabilità dirette in merito, anche perché, seppure abbia fatto molto in ferrovia, non mi sembra proprio che le si possa ascrivere la genitura di queste regole che hanno portato, in nome della liberalizzazione, il sistema ferroviario italiano al nefasto livello attuale.

Appunto per questo, prendendo spunto dalle ragioni sinteticamente espresse, tenendo ben presente, tra l'altro, il processo di liberalizzazione del trasporto regionale, che appare ormai tanto irreversibile quanto proteso a uno sviluppo sempre più confinato in un ambito periferico, ritengo sia necessario avviare un serio confronto sulle cose possibili da fare, iniziando da quanto, per ragioni diverse, è rimasto accantonato o incompreso il 15 maggio u.s.. A tale proposito mi appare emblematico il superamento delle rigidità d'impresa che, in quella data, non hanno permesso l'approfondimento e l'accordo in merito all'equipaggio macchina Cargo, da sviluppare sulla base della controproposta sindacale, rinunciando al possibile, giudicandolo insufficiente, e preferendogli il niente.



La FAST ritiene necessario affrontare, la riorganizzazione delle Direzioni di Trenitalia, partendo, magari, anche dai progetti di accorpamento messi in atto dalle Divisioni, rivedendo, però, radicalmente, proposte come quella presentata dalla Direzione Passeggeri N/I. Una pressapochistica riorganizzazione, caratterizzata da avvilenti diseconomie e da bizzarre quanto irrazionali microstrutture, che sembrano fatte apposta per avvelenare il confronto sindacale ed esasperare i lavoratori.

Vogliamo costruire insieme con il Gruppo FS un progetto di rilancio del trasporto delle merci che dovrà vedere Trenitalia imporsi nel panorama europeo, integrando un sistema di logistica Cargo. Siamo convinti, altresì, che esista in Lei la consapevolezza che la maggiore produttività e professionalità richiesta ai macchinisti – così come agli altri ferrovieri - debba trovare risposte nelle indennità giornaliere e nel salario professionale, in pratica in un sostanziale incremento della parte fissa della retribuzione, nonché nel CCNL, magari con forme di tutela del salario in caso d'inidoneità temporanea e/o assenze a vario titolo.

È evidente che un ambizioso programma non può certamente trascurare la manutenzione, un settore che sta attraversando il periodo più buio della sua lunga storia ferroviaria. Un rovescio che, comunque, come Lei ben sa, non dipende dalle scelte dell'ultimo periodo, perché gli errori, soprattutto nel sistema manutentivo, hanno riflessi che, quasi sempre, investono il lungo periodo, quindi riteniamo nostro dovere avviarci nella ricerca delle ragioni dell'attuale stato di criticità, con un occhio alle spalle e la determinazione a non dissipare quel bagaglio di qualità, tecnica ed esperienza che da sempre ci ha contraddistinto nel settore manutentivo ferroviario.

Chiaramente, siamo coscienti che anche sulla riorganizzazione del lavoro i tempi del negoziato del nuovo CCNL della Mobilità rischiano di essere troppo lunghi, quindi dovremmo intervenire d'anticipo; noi, come abbiamo già dimostrato, certamente non ci tiriamo indietro, però, i patti non devono rispettarli solo i lavoratori ma anche dal datore di lavoro. Il Gruppo FS, almeno fino a oggi, non è stato, nel merito, un fulgido esempio di coerenza e correttezza.

Ritengo, quindi, che le maggiori responsabilità e il maggiore carico di lavoro che sono richiesti al macchinista e a tutto il personale dell'esercizio, sollecitino una conseguente rivisitazione della cosiddetta "linea qualità", un elemento importante dell'azienda che va centralizzato e tolto dallo stato di asservimento alla produzione nel quale oggi è stato confinato, svilendo gran parte delle proprie prerogative. Proprio per questo pensiamo che il mantenimento delle competenze di condotta vada curato partendo da una diversa organizzazione, magari rispolverando la figura del Formatore, differente dall'Istruttore di Linea, il quale dovrà, a sua volta, essere soggetto a percorsi didascalici più strutturati. Questa nostra proposta trae spunto da una manifestata idea aziendale che ha creato unilateralmente la figura del "macchinista master", che, a prima vista, sembrerebbe una specie di "kapò" ma, siccome ci piace immaginare che così non fosse nelle intenzioni aziendali, è bene definire chiaramente le esigenze e trovare le giuste soluzioni nella piena dignità di chi seriamente opera. Anche sul fronte della linea produzione avremmo da dire in considerazione del fatto che, per fronteggiare la incessante ricerca di economie, si continua a operare con facenti funzione ed esistono, una serie di stadi di programmazione – soprattutto alla cargo – che poi terminano in una gestione dell'ultimo minuto, come se tutti lavorassero in un pronto soccorso.

Certo, come sono, che non è suo costume lasciare risposte inevase, auspico dei positivi riscontri alla presente, che, dopo gli infruttuosi passaggi formali aziendali e gli sterili passaggi istituzionali con Governo e ANSF, fornendoci le risposte da troppo tempo attese e le garanzie indispensabili, ci consentiranno di eludere gli esacerbanti e sempre poco costruttivi passaggi con gli organi d'informazione e stampa o quelli legali.

Colgo l'occasione per porgere i più distinti saluti.



Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

