



CONGRESSO Or.S.A. “MACCHINISTI UNITI” 2011

Relazione Coordinatori Nazionali Esecutivi

Relazione Coordinatori Nazionali Esecutivi

Apriamo i lavori del Congresso Or.S.A. MacchinistiUniti 2011 con un ringraziamento a tutti i partecipanti.

Un ringraziamento particolare a tutti gli organizzatori, ai coordinatori che hanno raggiunto la meritata pensione e al bel ricordo di Fortunato Pirillo, un amico che con umiltà e dedizione ci ha regalato il suo esempio e un sito straordinario che ogni anno raggiunge i 100.000 Visitatori, oggi gestito dal collega Luigi Agosto.

A tutti i nuovi colleghi oggi presenti va il nostro benvenuto e il nostro ringraziamento per il loro manifesto impegno.

L'inizio dei Lavori congressuali non può assolutamente eludere un doveroso bilancio politico del Lavoro svolto sino ad oggi da tutta la " squadra " di Coordinatori nazionali eletti appena 3 anni fa nel congresso di Cattolica, un congresso che doveva indicare, come ha fatto, un gruppo al quale attendeva un lavoro di non poco conto: affrontare l'introduzione dell'annunciato equipaggio ad Agente Solo, le difficili e traumatiche scelte societarie di FS che hanno visto la nascita dei vari segmenti (frecce Rossa, Argento e Bianca), della società di trasporto regionale della Lombardia TLN, i licenziamenti strumentali di FS, la discesa in campo di aziende Ferroviarie con il chiaro obiettivo di destabilizzare il contesto contrattuale Ferroviario, la drammatica situazione della divisione Cargo, le impreviste tragedie Ferroviarie di Viareggio con 32 vittime, Sardegna con una vittima, ecc.

Momenti difficili, affrontati con dignità e consapevolezza da tutta l'Or.S.A. Macchinistiuniti.

A tutto questo si è certamente aggiunto il difficile quadro sindacale scaturito appunto dalla decisione della nostra OS di non sottoscrivere l'accordo Aziendale in FS del 15 maggio 2009.

Una situazione inevitabile che non ha concesso alternative di fronte allo scempio in materia di sicurezza e di condizioni normative che quell'accordo ha determinato. Quindi una vertenza che oggi a distanza di quasi due anni è ancora aperta .

La nostra coerenza e la pervicace volontà di non poter condividere insufficienti condizioni di sicurezza e retributive per il lavoratori di FS, ci hanno portato ad una rottura con tutto il sindacato confederale sicuro quest'ultimo di avere riscontri in altri momenti.

Purtroppo da quel fatidico maggio del 2009 l'azienda FS, azienda nella quale Or.S.A MU rappresenta la maggioranza dei macchinisti, ha sfoderato una serie di azioni unilaterali accettate da tutto il sindacato confederale accrescendo in tal modo le distanze con Or.S.A MU e con le nostre posizioni di tutela del Lavoro e dei Lavoratori. Ci riferiamo all'accordo di ottobre 2009, all'accordo su IVU, all'accordo del 17 novembre 2010, accordi che hanno inevitabilmente trafugato la qualità della vita dei macchinisti.

A rendere di difficile gestione il quadro sindacale si è strumentalmente insinuato il Fondo di Sostegno e la volontà di FS di espellere dal ciclo produttivo molti lavoratori con la complicità di una situazione economico finanziaria del paese preoccupante.

La nostra presenza a questi tavoli ha evitato e gestito le carenze di quell'accordo sul fondo di sostegno, unico accordo sottoscritto da Or.S.A nel maggio 2009.

Il protocollo sulla gestione degli esuberi sottoscritto da Or.S.A nel 2009 aveva infatti l'obbiettivo di garantire la presenza dei nostri rappresentanti ai tavoli regionali di gestione del fondo e di tutelare quelle posizioni contributive che a fronte delle norme contenute nel citato accordo

permetterebbero la fuoriuscita di macchinisti senza una adeguata prestazione pensionistica avendo paradossalmente il nostro settore un limite di età pensionabile a 58 anni.

Purtroppo l'azione del nostro sindacato nel corso delle trattative degli ultimi anni ha scontato una difficoltà di efficacia notevole a causa delle posizioni, assolutamente incompatibili con i nostri obiettivi, delle altre OS con le quali FS ha stretto, a danno dei lavoratori, un imperdonabile e graduale involuzione delle condizioni di Lavoro.

Ad oggi il Gruppo FS risulta ridotto ai minimi termini come mai si era visto nella storia delle FS, mentre le fonti ufficiali dell'azienda parlano di " oltre 80mila ferrovieri " (fonte sito gruppo FS, dati dell'attuale piano industriale) in realtà i ferrovieri di FS sono circa 74.000 , ripartiti in 31.000 circa in RFI, 40.000 circa in Trenitalia, 1000 in Italferr , 2000 in Ferservizi e 500 in Fs holding . Nella divisione passeggeri abbiamo circa 11.000 lavoratori, 16.000 nel trasporto regionale e 6.500 in cargo che, in previsione di un piano di impresa più volte annunciato ma ancora in fase di redazione, sembra si attesteranno a 4.000/ 4.500 unità.

A tal proposito le recenti dichiarazioni dell'AD del Gruppo FS Moretti ai giornali circa la smentita della svendita della divisione Cargo e la costituzione di una bad company, configgono purtroppo con il reale smantellamento degli impianti e un pesante esodo di ferrovieri prodotto dal fondo che francamente non sembrano affatto una strategia vincente o una aggressione del mercato, bensì una vera e propria dismissione delle attività.

Come gli accordi del 15 maggio 2009 gli stessi accordi del 17 novembre del 2010 Cargo, disegnano un'azienda priva di prospettiva e soprattutto priva di logica nei tagli e nei riconoscimenti economici legati alla produttività (es. competenze fanali e formazione treno, prove freno agganci e sganci).

Anche il segmento passeggeri sconta tagli indiscriminati di posti di lavoro senza logiche precise ma con il solo fine di smantellare l'esiguo "servizio sociale" sopravvissuto nel gruppo FS.

In questo scenario le posizioni assunte dal ministro dei Trasporti Matteoli che ritiene il trasporto merci su ferro una modalità da abbandonare, posizione di un governo assolutamente miope dal punto di vista ambientale, e' senza dubbio un danno per il sistema logistico del Paese e per l'intero sistema autostradale nazionale, già oggi al collasso.

Senza un forte interesse politico con precise strategie di mercato il trasporto merci in Italia è destinato inevitabilmente a soccombere. Il nostro ruolo, quello di tutto il sindacato, è certamente quello di riportare con forza nell'agenda della politica questi impegni coinvolgendo non solo i lavoratori bensì tutti i cittadini nel loro esclusivo interesse.

Laddove dovesse prevalere la sola logica finanziaria e quella dei costi, in un paese privo di regole e dedito al dumping salariale, saranno i lavoratori a farne le spese e con loro l'intero paese.

Questo difficile contesto ha reso peraltro aggressive e spietate le relazioni industriali non solo in ambito Ferroviario, vogliamo ricordare a tal proposito la vicenda FIAT che ha certamente svelato l'obbiettivo del mondo datoriale e di alcune organizzazioni sindacali: lo smantellamento del Contratto collettivo nazionale.

La nostra OS ha manifestato il pieno appoggio alla Fiom componente della CGIL che ha rifiutato coraggiosamente tali ricatti, resistendo all'attacco mediatico e sensibilizzando l'opinione pubblica.

Analoga posizione dell'Or.S.A in ambito Ferroviario dove il ricatto del Lavoro e le insostenibili condizioni contrattuali delle concorrenti aziende ferroviarie hanno cercato di convincere i ferrovieri FS ad accettare una deliberata involuzione in termini di sicurezza del lavoro e delle condizioni retributive.

Le adesioni trasversali dei lavoratori agli scioperi della nostra OS hanno dimostrato la netta contrarietà agli accordi ma purtroppo l'inasprimento dello strumento disciplinare finanche in modo illegittimo, come dimostrato dall'ennesimo licenziamento del collega Dante de Angelis, l'utilizzo della legge 146/90 e gli interventi censori del ministero dei trasporti, hanno tentato di soffocare a forza le proteste.

E ancora i plateali interventi della Commissione di Garanzia che hanno più volte impedito l'esercizio di un diritto costituzionalmente garantito, lo sciopero, hanno fornito a FS il modo per sfoderare in piena libertà le sanzioni disciplinari ai danni di lavoratori che lottano per la sicurezza del trasporto ferroviario e che ogni giorno rischiano la propria vita.

A tutto questo dobbiamo aggiungere il ruolo asettico e assolutamente inadeguato dell'ANSF (Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria) che più volte ha disatteso il proprio ruolo di organismo istituzionale garante delle norme di Sicurezza, come recita l'acronimo, per cercare soluzioni transattive con le aziende che ovviamente si sono puntualmente trasformate in inadempienze rispetto alle norme di natura prevenzionale denunciate con forza dal sindacato.

Nel corso del nostro mandato ci siamo confrontati più volte con l'ANSF per tutti quegli aspetti di carattere regolamentare che a nostro avviso sono stati elusi e talvolta ignorati derivanti da tutti gli accordi che il resto del fronte sindacale ha condiviso con l'azienda. Non sempre abbiamo ottenuto risposte soddisfacenti , tutt'altro, nella maggior parte dei casi l'Agenzia ha palesato fastidio per il continuo incalzare delle nostre legittime richieste dimostrando nelle risposte solo un fine dilatorio venendo meno, a nostro avviso, alla propria missione. L'atteggiamento ricorrente mostrava infatti un palese sbilanciamento verso la tutela delle aziende e dei loro obiettivi,

nella maggior parte dei casi Trenitalia, senza contemperare esigenze primarie dei lavoratori.

Ultimo argomento in fase di discussione con ANSF interviene sul riordino dei testi normativi che cela a nostro avviso fini diversi da una mera semplificazione della materia.

L'attuale gerarchia delle fonti e delle relative responsabilità prevede una normativa comunitaria e nazionale, quindi norme tecniche e standard di sicurezza emanati da ANSF contenenti i principi e criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria; disposizioni e prescrizioni di esercizio, emanate dai GI (Gestori Infrastruttura) e dalle IF (imprese ferroviarie).

Questa impostazione derivante dal recepimento nel d.lgs. 10 agosto 2007, n. 162, in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, ha portato l'ANSF ad una riscrittura e integrazione dei contenuti del RCT e del RS raccogliendo e ordinando i principi normativi oggi contenuti in tutti gli altri testi. Questo lavoro, costituendo l'insieme delle norme tecniche e degli standard di sicurezza, rappresenta la prima impostazione della normativa ferroviaria di competenza dell'Agenzia.

Il riordino delle norme di esercizio ha interessato: i sistemi di esercizio, i regimi di circolazione, i sistemi di protezione, gli apparati centrali e le attività di verifica del materiale rotabile; la disciplina delle manovre, dell'attività di condotta e accompagnamento dei treni e le condizioni tecniche per la circolazione dei treni; i principi e le interfacce riguardanti i contenuti del RS, IEPL, ISBR (blocco radio), NEAV (norme esercizio linee attrezzate con ERTMS), ITLC (sistemi di telecomunicazioni), IEFCA, Norme per l'esercizio dei dispositivi RTB, NEITE, per le linee tradizionali e per le linee attrezzate con ERTMS.

Alla fine di questo processo rimarranno di competenza dell'agenzia solo il RCT e il RS all'interno dei quali saranno contenuti gli aspetti inerenti la sicurezza precedentemente regolati da più testi definiti dall'agenzia.

Nella semplificazione, come abbiamo potuto avere modo di constatare dalle bozze, viene eliminato l'intero art. 3 e 3 bis del vecchio IPCL, mentre la restante norma che non trova spazio nei due testi sopra enunciati, sarà definita per la rispettiva parte di competenza dal GI e IF.

Il pericolo evidente risiede nel fatto di avere pochissimi standard di sicurezza e per contro una infinita regolamentazione aziendale che disporrà, in una chiara ottica di profitto fine a se stesso, il nostro lavoro.

Questo lavoro di ANSF è in itinere, proprio in questi giorni è previsto il secondo incontro e naturalmente le nostre osservazioni, già comunicate, vanno nella direzione del mantenimento dei contenuti degli attuali testi normativi che riguardano la sicurezza. Anche in questa situazione sino ad oggi non abbiamo riscontrato interventi critici da parte degli altri sindacati.

Il terribile incidente di Viareggio, chiaramente connesso alla sicurezza del trasporto ferroviario, con i suoi 38 Avvisi di Garanzia da parte della Procura di Lucca ha fatto emergere una carenza dei controlli che noi da tempo, in tutti i modi, facciamo presente invano agli organismi competenti in materia e alla stessa ANSF.

Il nostro intervento in Commissione Lavori Pubblici del Senato, convocazione scaturita dalla costituzione parte civile di ORSA nell'incidente di Viareggio, è la dimostrazione del nostro impegno e dell'importanza che il nostro Sindacato ascrive alla sicurezza del trasporto Ferroviario.

Una analisi del panorama giuridico che in questi 3 anni ha arricchito la discussione è certamente doveroso al fine di rendere la nostra attività lungimirante.

La produzione legislativa comunitaria che come sappiamo segna inevitabilmente il passo per gli orientamenti normativi degli stati membri rappresenta un argomento di grande interesse.

A tal proposito dobbiamo ricordare l'emanazione delle STI (specifiche tecniche di interoperabilità) per il trasporto convenzionale e per l'Alta Velocità (e relativi dispositivi di rilevamento della vigilanza), il recepimento della direttiva 2005/47/ce con decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 277 relativo all'interoperabilità transfrontaliera (che ha introdotto per i macchinisti le 9 ore di guida per le prestazioni diurne e 8 ore per le prestazioni notturne), il recepimento della direttiva 2007/59/ce in materia di certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della comunità con il decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247, la proposta di direttiva (rifusione del primo pacchetto ferroviario) ancora in fase di discussione al fine di realizzare gli obiettivi della strategia "Europa 2020" e in ultimo gli interventi del commissario europeo Kallas in materia di trasporto ferroviario sono state oggetto delle nostre attenzioni e dei nostri rilievi critici.

Proprio quest'ultimo intervento del Commissario UE Kallas al Salone internazionale di Berlino per le tecnologie dei trasporti su rotaia del 2010, tratteggia il ruolo che egli immagina per le ferrovie in un orizzonte idealmente collocato al 2050, una modalità di trasporto ritenuta dominante per i servizi merci sopra i 300 km, grazie a standard di qualità, affidabilità e prezzo tali da sostenersi sul mercato, una modalità dominante anche rispetto all'aereo per gli spostamenti delle persone su distanze tra i 400 e i 1000 km, per tempi di percorrenza inferiori a 3 ore.

Un ipotesi di grande futuro per il trasporto ferroviario interamente a spese dei lavoratori, dove competizione non significa investimenti e sicurezza nel lavoro ma solo dumping contrattuale attraverso l'erosione

della sicurezza del lavoro e lo smantellamento, nei fatti, dei contratti di lavoro.

Infatti la stessa normativa europea in materia di orario di lavoro per i servizi transfrontalieri, contempla 9 ore di guida per i macchinisti e finanche 8 di notte senza aver minimamente cura di verificare gli effetti collaterali di tali prestazioni (l'università di DRESDA ha recentemente dimostrato con uno studio come sia aumentato notevolmente il superamento dei segnali disposti a via impedita cosiddetti SPAD, attribuendone la responsabilità alle eccessive ore di guida).

Le rigide ma purtroppo asettiche norme sulle certificazioni europee dei macchinisti rischiano di rappresentare solo uno strumento burocratico per simulare un aumento della qualità del servizio Ferroviario, e le STI (specifiche tecniche di interoperabilità) che sanciscono l'introduzione di strumenti di vigilanza per i macchinisti " soli europei ", laddove non si risolvano definitivamente le criticità degli obsoleti dispositivi VACMA, SIFA etc, ovvero introduzione di tecnologia vera, segneranno soltanto l'ennesima involuzione in termini di sicurezza.

L'Or.S.A. MU ha recentemente denunciato in diverse Procure l'utilizzo di tali dispositivi nella società private di Le Nord del gruppo FNM, pur essendo prevalente ed acquisita una letteratura giuridica e ministeriale in materia che ne inibisce l'utilizzo.

Sempre in ambito comunitario presso la sede del parlamento Europeo l'Or.S.A MU, partecipando ad una audizione organizzata dal gruppo misto GUE -NGL sinistra e verdi, ha incontrato l'onorevole Deborah Serracchiani del gruppo dei democratici, relatrice della bozza di rifusione delle norme Comunitarie in materia di liberalizzazione ferroviaria sino ad oggi emanate.

Il dibattito scaturito dall'incontro ha fatto emergere chiaramente i veri obiettivi delle manipolazioni giuridiche delle attuali direttive: le decisioni

politiche ed economiche di tali organismi trasudano chiaramente l'esclusivo interesse del mondo imprenditoriale.

Nello specifico il testo della bozza conclama, con questa rifusione delle direttive in materia, una ulteriore accelerazione dei processi di liberalizzazione in settori del trasporto ferroviario sino ad oggi non interessati.

Lo spot mediatico che tale atto veicola è naturalmente un aumento del trasporto Ferroviario semplificando norme e discipline purtroppo il vero obiettivo è quello di aprire ulteriormente alla concorrenza e favorire lo spaccettamento delle imprese integrate. Quindi la scissione contabile e giuridica dell'infrastruttura dall'impresa di trasporto e all'interno delle stesse la divisione per tipologia di traffico e per tipologia di attività.

Una specializzazione esasperata che prevede imprese che si dedicano esclusivamente alla manutenzione piuttosto che la trazione o solo servizi di stazione ecc.

I PIR (Prospetti Informativi della Rete che descrivono le principali caratteristiche delle linee e degli impianti ferroviari che costituiscono l'infrastruttura) dovranno essere posti a disposizione in formato elettronico e lo stesso GI dovrà indicare in caso di sciopero una serie di servizi da garantire. Si prevede inoltre un organismo *super-partes* authority dedito alla soluzione delle controversie e al controllo del rispetto della presente direttiva. Tale organismo sarà indipendente dall'organo istituzionale non sarà politico e i suoi dirigenti non potranno avere relazioni con imprese e gestori d'infrastruttura garantendo in tal modo, si presume, l'imparzialità e la libera concorrenza.

E' evidente che questa nuova frammentazione delle imprese senza clausole di salvaguardia per il lavoro provocherà una ulteriore precarizzazione del lavoro e in generale senza misure di bilanciamento

rispetto al traffico stradale una diminuzione dei posti di lavoro nell'intero settore.

Le imprese, che anche secondo questa direttiva, salvo i requisiti di onorabilità, di capacità finanziaria, competenza professionale, non dovranno adottare clausole di salvaguardia per evitare dumping contrattuale, ancora una volta potranno agire per deregolamentare più efficacemente il settore Ferroviario.

Su questi temi la delegazione Or.S.A MU ha ribadito all'onorevole Serracchiani la necessità di porre correttivi alla direttiva evitando di appoggiare l'ennesimo costrutto giuridico a favore della speculazione imprenditoriale. In tal senso si è posta in agenda l'invio di rilievi in materia del sindacato Or.S.A MU.

Quindi un Europa a due velocità, da un lato la frenetica produzione legislativa incurante delle proiezioni che tali prestazioni provocano ai lavoratori, dall'altra l'azione forte delle lobby legate a queste società di trasporto che rallentano i processi di trasposizione delle poche raccomandazioni e dei concetti di prevenzione e tutela dei lavoratori contenute nelle direttive e negli avvisi comuni.

Ne deriva una liberalizzazione italiana che non ha visto incrementare le quote di merci o passeggeri trasportati ma solo una frammentazione dei soggetti imprenditoriali tramite azioni di dumping sociale e di concorrenza sleale a danno del lavoro e dei lavoratori. L'esatto contrario di quanto auspicato e ricercato dalla Direttiva 2005/47/CE.

L'azione del sindacato, quello che si oppone a certi degni annunciati, è poi compromessa dai meccanismi creati ad arte dalle rappresentanze datoriali che mirano ad escludere dal " momento decisionale " e dalla trattativa chi non conviene su tali regressi.

Ma apriamo un'analisi franca anche delle difficoltà che all'interno della nostra stessa organizzazione ha portato alle decisioni difficili e sofferte dei Coordinatori nazionali esecutivi, ai rapporti complicati che si sono resi a volte aspri, nostro malgrado, con La Segreteria Generale.

Purtroppo le scelte assunte con consapevolezza di fronte all'accordo del 15 maggio 2009 (la non sottoscrizione dell'accordo) hanno generato reazioni discordanti all'interno della nostra organizzazione, lo stesso sciopero scaturito dalla decisione di non sottoscrizione è stato indetto, e partecipato in modo esemplare, da macchinisti e capitreno e non dalle altre qualifiche professionali che oggi si trovano a dover denunciare i postumi drammatici delle pagine di quei protocolli.

Il nostro settore ha successivamente cercato di creare le condizioni per riportare l'accordo suddetto in un alveo accettabile per quanto riguarda sicurezza e tutele ma purtroppo la posta in gioco era troppo alta per la controparte, e non solo: " far soccombere il settore macchina ".

E' con questo clima che si sono svolte le successive relazioni sindacali, e purtroppo con la mancanza di solidarietà all'interno della stessa organizzazione, più volte chiesta e sistematicamente negata, che il nostro settore ha dovuto fare i conti.

Gli stessi tentativi del coordinamento nazionale di tracciare percorsi di rientro in un accordo a dir poco " difficile " sono stati platealmente impediti dagli appetiti di una realtà regionale che incurante delle conseguenze ha pensato, mal consigliata, di perseguire solo i propri interessi.

Questi i fatti che hanno poi generato, *ob torto collo*, le inevitabili decisioni dei coordinatori nazionali esecutivi di fronte all'inerzia di chi doveva intervenire, e al silenzio di chi, all'interno del nostro settore, ha pensato di fiaccare le resistenze legittime e assolutamente giustificate dei 3 coordinatori nazionali esecutivi.

I Coordinatori, in assenza di serie alternative e di scelte percorribili, hanno semplicemente onorato quanto deciso dalla base.

Dopo aver ritenuto non percorribile qualsiasi soluzione ai problemi interni, si è cercato di far emergere all'interno del sindacato la necessità di dialogo in modo più incisivo facendo mancare la presenza di un settore importante nelle assisi deputate ad assumere decisioni, ma nulla è servito, lo stesso ruolo del Segretario Generale ha decisamente assunto un significato di considerevole responsabilità.

E' assolutamente comprensibile che chi si assunse la responsabilità di rassegnare le dimissioni lo fece perché era necessario stigmatizzare comportamenti e violazioni statutarie gravi all'interno della stessa organizzazione.

La normale dialettica sindacale scaturente dai rapporti di forza alla quale il nostro settore non è mai venuto meno, era stata traviata da un atto assolutamente pericoloso per la democrazia interna e per la stessa sopravvivenza del sindacato.

Oggi, alla luce di certi eventi, siamo tutti in condizioni di attribuire a quelle scelte una lettura assolutamente più lucida e più comprensibile.

Gli stessi fatti intervenuti nel corso del Consiglio Generale svolto il 23-24 febbraio 2011, contesto nel quale anche le più ardue tesi di dialogo sono state stroncate con violenza dagli altri sindacati appartenenti alla nostra organizzazione, hanno dimostrato a tutto il settore macchina rappresentato in quel momento, le vere intenzioni.

Purtroppo i finti tentativi di mediazione, strumentalizzati nel tempo solo per screditare il buon senso dei 3 coordinatori nazionali, hanno avuto un epilogo indecoroso.

Finanche il ritiro delle dimissioni dei coordinatori nazionali, un atto di considerevole peso, non è riuscito a stemperare appetiti pericolosi che da

tempo venivano liberamente manifestati solo in riunioni di Segreteria alla presenza dello stesso Segretario Generale.

Le conseguenze di quel Consiglio Generale, che hanno costretto tutto il settore macchina ad assumere provvedimenti importanti al fine di tutelare gli associati e il nostro *background* sindacale, sono a carico di "vecchi" detrattori della categoria che simulando interesse per i lavoratori e per il loro futuro hanno invero scoperto la loro vera indole.

Non siamo per nulla preoccupati di quanto accaduto, tutt'altro, oggi la chiarezza di precise volontà al nostro interno è sotto gli occhi di tutti, sta a noi valutare, dibattere e decidere del nostro futuro sapendo che il mondo datoriale ben presto smetterà di alimentare le connivenze e gli appetiti sindacali di chi non rappresenta i lavoratori.

L'Or.S.A MU deve oggi riprendere il proprio cammino cercando di mantenere alta l'asticella dell'etica sindacale, superando le difficoltà e senza alcun indugio, continuare a tutelare le aspettative dei lavoratori rappresentati.

In molte occasioni anche l'appoggio di molti lavoratori non iscritti al sindacato ci ha indicato la direzione e noi non sottovaluteremo tali segnali.

Che cosa ci aspetta per il futuro.

Una sfida molto delicata dove il discrimine tra lavoro e non lavoro rappresenta una costante del contesto socio-economico in cui viviamo, una situazione finanziaria del paese critica e senza segnali di ripresa nel breve periodo ed uno " spessore " dell'imprenditoria abbastanza lontana dai principi contenuti nella nostra carta costituzionale.

Le retribuzioni, nel corso degli ultimi dieci anni, hanno avuto a causa dell'inflazione effettiva più alta di quella prevista, una perdita cumulata del potere di acquisto di circa 5.500 euro. La perdita cumulata calcolata sulle retribuzioni equivale a circa 44 miliardi di maggiori entrate complessivamente sottratte al potere d'acquisto dei salari.

Dal 2007, inizio della crisi, al secondo trimestre 2010 sono stati persi oltre un milione di posti di lavoro. Il tasso di disoccupazione a fine 2010 è arrivato all'8,5%, circa 2 milioni di persone. Gli inattivi in Italia sono arrivati a circa 15 milioni.

La pressione fiscale sul lavoro è una delle più alte d'Europa, 43,3%, un Costo del lavoro (a Parità di Potere d'acquisto) tra i più bassi d'Europa e naturalmente un aumento indiscriminato dei profitti che puntualmente non vengono reinvestiti nel nostro paese (investimenti in Italia -38,7%, *fonte dati Istat*).

Un panorama assolutamente inquietante che ci obbliga a chiedere conto alla politica dei guasti prodotti negli anni a danno delle giovani generazioni di lavoratori, ma nel contempo, nonostante tutto, dobbiamo " *fare i conti* " con l'impresa e le sue esigenze.

Naturalmente aprirci alle nuove esigenze della compagine imprenditoriale ***non significa mediare a tutti i costi*** (vedi vicenda FIAT), ricercare soluzioni condivise ***non è sinonimo di subire ricatti occupazionali***, condividere accordi ***non necessariamente deve prevedere perdita di diritti conquistati con anni di lotte***.

La nostra determinata azione sindacale deve ricercare il giusto contrappeso alle richieste aziendali, ad una maggior efficienza e produttività deve corrispondere il mantenimento dei diritti primari dei lavoratori ovvero sicurezza e tutele, unici pigmenti in grado di rendere virtuosa un'azienda e consolidare il senso di appartenenza di qualsiasi lavoratore.

Nell'ultimo anno abbiamo affrontato lunghe e difficili trattative con la nuova società NTV iniziando a disquisire su proposte inaccettabili (6 ore di condotta, 12 ore di lavoro etc), se questo confronto dovesse rappresentare il punto sul quale attestare l'intero " gruppo " di Ferrovieri del territorio

nazionale dovremmo da subito immaginare le conseguenze che gli effetti di tale deregolamentazione produrrebbero in tutto l'indotto.

Le uniche garanzie per i macchinisti e per i lavoratori delle Ferrovie sarebbe rappresentata esclusivamente dai limiti di legge in materia di lavoro, dissolvendo l'azione del sindacato e delle preziose esperienze in essa contenute.

Le medesime difficoltà affrontate nelle discussioni e trattative con il Gruppo FNM per l'applicazione del CCNL delle AF e nelle partecipate Le Nord OBB DB servizio Brennero, non possono essere certamente trattate pensando ad una vertenza regionale o di comparto; il nostro impegno nel sensibilizzare i lavoratori e nel ribadire l'estrema importanza di un CCNL anche per questa società è stato sicuramente palesato con successo a macchinisti e capitreno che hanno partecipato numerosi alle nostre assemblee, spesso svolte la notte per garantire a tutti la partecipazione.

Contratto, condizioni di lavoro e soprattutto l'organizzazione del lavoro sono sempre state per noi, e comprese ampiamente dai macchinisti di Le Nord, un obiettivo irrinunciabile anche a costo di entrare in conflitto con la stessa compagine sindacale confederale che ha dimostrato più volte atteggiamenti ambigui (recente sottoscrizione dei turni con oltre 9h di prestazione lavorativa ad agente solo).

Lo stesso dispositivo di vigilanza utilizzato nei mezzi di Le Nord non è mai stato oggetto di rilievi dalle OS mentre per gli stessi ferrovieri di FS, grazie alla nostra lunga e difficile vertenza, da tempo è stato bandito.

Un atteggiamento questo che fa pensare che in queste aziende dove il ricatto occupazionale è più forte si sperimentino dei laboratori " al ribasso " i cui risultati, una volta consolidati, si possano esportare quale ricatto per i ferrovieri del gruppo di FS.

A questo ricatto noi non abbiamo ceduto e non intendiamo assolutamente farlo in futuro.

Il trasporto Ferroviario nel settore privato, interessante per la maggior parte dei casi l'area contrattuale dell'AutoFerro, è stato negli ultimi 2 anni un ambito di rilevanti attenzioni da parte dell'Or.S.A MU.

Dopo l'ultimo congresso Or.S.A MU del 2008 che doveva superare la separata gestione dei diversi ambiti contrattuali interessanti il personale di macchina, dobbiamo constatare che questo auspicio confermato con l'abolizione delle norme transitorie del nostro statuto, non si è realizzato.

Tutt'altro, con nostro rammarico nonostante l'impegno profuso per questo complesso settore, forse non sempre all'altezza delle particolari situazioni, proprio negli ultimi periodi abbiamo avvertito la netta sensazione che una parte di questi associati non intenda partecipare alla vita dell'organizzazione intesa come sindacato dei macchinisti ma che anzi, in strutture esterne a quelle deputate statutariamente, abbiano ipotizzato la costituzione di un altro sindacato sotto una non ben specifica area contrattuale AutoFerro.

Questa ipotesi, a nostro avviso in controtendenza rispetto i tempi e le evoluzioni delle relazioni sindacali, ci lascia perplessi; dividere all'interno della stessa O.S. e all'interno dello stesso settore una categoria laddove le richieste del sindacato tutto vanno verso la costituzione di un unico contratto di riferimento per armonizzare le normative esistenti è alquanto fantasioso.

Non vorremmo che queste manovre celassero timori e paure connessi alla eventuale perdita della gestione e del controllo dell'attività sindacale in queste realtà. In questo congresso straordinario è auspicabile una soluzione definitiva a tale imbarazzante situazione, una soluzione che contempra le esigenze di entrambe le parti nel definire responsabilità, diritti e doveri dell'appartenenza ad un sindacato autonomo e di base.

Nell'ambito di trattative con le imprese private, in particolare in RTC, abbiamo affrontato un estenuante confronto per rivendicare

l'applicazione del contratto della attività ferroviarie. I lavoratori di questa azienda, in particolar modo i macchinisti, continuano a subire un accordo aziendale aderente ai limiti normativi previsti per legge e quindi privo di quelle attenzioni che il CCNL delle AF ha garantito per anni a chi svolge questo lavoro e che in prospettiva non garantirà un adeguata copertura previdenziale e ancor peggio non fornirà quelle tutele minime in caso di eventuale inidoneità al profilo.

Più volte la nostra organizzazione Or.S.A MU ha incontrato i lavoratori per renderli partecipi delle evoluzioni delle trattative, trattative protratte per oltre sei mesi con il sindacato abbastanza compatto.

Purtroppo nel momento topico in cui l'azienda avrebbe dovuto fornire risposte, il sindacato inteso nella sua più ampia rappresentanza, si è diviso; Or.S.A fuori dal tavolo con una piattaforma rivendicativa espressione delle volontà dei Lavoratori a sostegno della quale è stato indetto finanche uno sciopero mentre il resto della rappresentanza sindacale, rimasta al tavolo, non riusciva a capitalizzare alcuna richiesta fatta sino a quel momento.

Questa esperienza ha dimostrato platealmente ai lavoratori la diversità di approccio e di finalità tra Or.S.A MU e il resto del fronte sindacale.

In RTC, come in altre imprese, riponiamo la nostra fiducia nella possibilità di rendere consapevoli tutti i lavoratori circa l'importanza delle tutele reali ed esigibili che può maturare solo attraverso una grande partecipazione alle lotte, essendo tale condizione l'unica in grado di far prevalere le giuste richieste dei lavoratori sulle bieche logiche datoriali di questi ultimi anni.

L'auspicio di poter conquistare nel più breve tempo possibile, per tutti i macchinisti di tutte le imprese ferroviarie, una normativa di riferimento contrattuale unica rappresenta il nostro obiettivo primario e

potrà diventare realtà solo con una maggiore e più convinta partecipazione dei lavoratori.

Questo congresso, pur dovendo fare una analisi franca e dura dei fatti accaduti fino a questo momento, ha il dovere di fornire ai nostri macchinisti e a tutti i lavoratori delle Ferrovie un futuro di dignità, un futuro che non teme i cambiamenti, un futuro che affronta con coraggio le difficoltà.

In questo momento importantissimo della nostra vita sindacale abbiamo a disposizione due giorni di lavoro per approfondire le tematiche poste affrontando gli argomenti che dovranno essere ampiamente dibattuti, ridisegnare una prospettiva al ruolo e alla funzione del sindacato Or.S.A MU.

Senza imporre a nessun delegato gli argomenti di discussione riteniamo di interesse primario un confronto sereno e aperto sulla natura che deve contraddistinguere l'attività dei macchinistiuniti. I problemi interni alla nostra O.S. ci impongono oggi, per tutto quello che si è verificato, una scelta convinta e determinata per ribadire la piena autonomia del settore per tutte le decisioni che riguardano la categoria rappresentata.

Abbiamo costruito l'Or.S.A. portando in dote questo principio e nel momento in cui questo dovesse venir meno, con molta probabilità, avremmo scardinato completamente la natura del nostro modo di fare sindacato.

Consapevoli che il periodo che ci attende obbliga tutti al massimo impegno, abbiamo la necessità di trovare soluzioni ed impostare il nostro operato nel modo più coeso possibile. La situazione interna al sindacato Or.S.A purtroppo rispecchia fedelmente in termini di conflittualità e di posizioni quello che il settore macchina da sempre ha vissuto nei confronti delle controparti datoriali.

In questo momento il confronto con la realtà non dovrà mai mancare, nel contempo occorre poter esprimere idee in autonomia e poter rivendicare le volontà dei lavoratori rappresentati. In questa fase storica di profonda aggressione ai diritti dei Lavoratori corre l'obbligo di scegliere con forza e determinazione una linea politica nuova, coraggiosa.

Scevri da qualsiasi malinconica storia passata, noi continueremo a mantenere alto il nostro impegno e la nostra etica sindacale, caratteristiche che ci hanno sempre distinto tra i lavoratori, noi non lasceremo il campo, noi non lasceremo scrivere la nostra storia a chi non ha il diritto di farlo.

Buon Lavoro a Tutti