

CONGRESSO REGIONALE

Fast Ferrovie ABRUZZO

del 16 novembre 2007

Relazione di Segreteria

Cari amici ed amiche,

nel corrente mese di novembre, nei giorni 21-22-23, si terrà il Direttivo Nazionale, assise nella quale si dovrà, ancora una volta, prendere una importante decisione per un nuovo percorso Politico sindacale della Nostra Organizzazione Sindacale, in vista dei continui cambiamenti nel mondo dei trasporti, e fare un bilancio dell'attività svolta.

Le scelte operate sin dal 1999, che hanno portato alla trasformazione del nostro glorioso SMA "Sindacato Macchinisti e Capi Deposito" al FAST Ferrovie di oggi, ci hanno permesso di presentarci con una nuova veste tra i Ferrovieri e non solo.

Sapevamo che non era semplice ma grazie all'impegno della Segreteria Nazionale e di tutti gli attivisti e degli associati, possiamo dire che le scelte operate sono risultate giuste, infatti, oggi la vasta rappresentanza in tutte le categorie ferroviarie, negli appalti e nelle Società di Trasporto, che hanno ottenuto le licenze da parte di RFI, ci danno la conferma.

Il percorso intrapreso ha dato visibilità politica anche alla nostra Federazione FAST che è diventata, in pochissimo tempo, una realtà concreta nel mondo sindacale del Trasporto, nonostante le difficoltà che si trova giornalmente a dover affrontare per l'ostracismo di maniera delle altre Federazioni sindacali poco propense a riconoscerle il ruolo politico che gli compete.

Per consolidare quanto sopra esposto e per essere preparati ai continui cambiamenti nel mondo del Trasporto tendenti a completare l'attuazione della Legge Bassanini e cioè l'affidamento dei servizi nel Trasporto Pubblico locale attraverso gare, - *i colleghi del trasporto locale hanno sicuramente notato che nel corrente anno la Società Trenitalia non è l'unica detentore del contratto di servizio in quanto la regione Abruzzo ha stipulato un contratto ad hoc con la (FAS) Sangritana, - e la liberalizzare anche del servizio passeggeri previsto dal 2011 ci impongono e rendono indispensabile far confluire nel nuovo Contratto delle Attività Ferroviarie anche gli Autoferrotranvieri, con l'intento di creare un contratto unico del Ferro.*

Con queste condizioni si impone alla Fast Ferrovie una nuova trasformazione.

La trasformazione dovrà essere finalizzata al raggiungimento dei tavoli Regionali che saranno le nuove realtà di trattativa, *infatti e proprio lì che si decideranno gli investimenti TPL e infrastrutturali*, ciò potrà realizzarsi attraverso le leve, di essere firmatari del CCNL delle Attività e la rappresentatività anche del mondo degli Autoferrotranvieri.

Solo in quei tavoli sarà possibile difendere anche, **gli interessi delle categorie dei ferrovieri.**

Il nuovo Fast Ferrovie non dovrà essere una nuova federazione, la nostra fast o fait o fat che sarà ed è già una realtà, ***ma un sindacato che rappresenta unitamente e sotto una unica direzione il mondo***

dei ferrovieri
degli appalti
degli autoferrotranvieri
dei servizi.

Naturalmente dovremmo riscrivere nuove regole e pertanto il nuovo statuto dovrà prevedere una segreteria Nazionale forte composta da:

Segretario Nazionale
Segretario Nazionale Ferrovieri
Segretario Nazionale Autoferrotranviari
Segretario Nazionale Appalti-Servizi ferroviari
Responsabile Nazionale amministrativo
Responsabile Nazionale comunicazione
Responsabile Nazionale CPO

Ad ogni Segretario Nazionale farà capo l'organizzazione e la responsabilità del settore assegnato ed opererà in concerto con il Segretario Nazionale, con il quale sarà tenuto a rapportarsi per le varie problematiche inerenti il settore stesso.

Quindi il Segretario Nazionale e i Singoli Segretari Regionali e Provinciali avranno trattative ai tavoli nazionali, regionali e provinciali dei "poteri" forti.

La medesima cosa dovrà essere prevista a livello Regionale e Provinciale.

Per quanto riguarda il nuovo statuto non abbiamo dato alcun contributo, ma mai e venuto meno lo spirito di collaborazione politica che ci ha sempre contraddistinto, in special modo nella stesura di un atto fondamentale qual'è questo strumento che dovrà guidare con chiarezza il nuovo corso.

Come dicevamo in precedenza la Federazione FAST Confsal dovrà anch'essa trasformarsi, magari cambiando nome per poter avere, anche grazie alla trasformazione del Fast Ferrovie, sicuramente un peso politico maggiore.

Il percorso che ci accingiamo a portare avanti avrà altri due importanti appuntamenti, oltre ai Direttivi regionali, il Direttivo Nazionale che è stato convocato per i giorni 21 – 22 – 23 c.m. e il Congresso Straordinario entro febbraio/marzo 2008.

In questa assise abbiamo l'obbligo di esprimerci, affinché l'iter del nuovo percorso possa essere condiviso con la piena consapevolezza che ciò servirà all'affermazione, ancora più marcata nel mondo del Ferro, della nostra Organizzazione Sindacale e per continuare a difendere gli interessi di quanti rappresentiamo e di quanti auspichiamo di poter rappresentare.

PIANO D'IMPRESA – GOVERNO- ACCORDI NAZIONALI

Dopo mesi di attesa e una serie di scioperi, con l'accordo del 01 Agosto 2007 si è riusciti a far prendere degli impegni al Governo e alla Società, consistenti :

1) Impegno del Governo a modificare il contenuto del decreto 188 in termini di Licenze e certificato di sicurezza a quelle imprese di trasporto che applicano il Contratto delle Attività Ferroviarie

2) Assicurare il carattere di universalità di alcuni servizi non remunerativi, individuando quelli comportanti oneri di servizio che andranno assicurati utilizzando anche una quota del canone di esercizio dovuto al gestore dell'infrastruttura per i servizi ritenuti commercialmente remunerativi.

3) Aperture del confronto sul Piano D'impresa: risanamento del Gruppo FS - analisi sulla forza lavoro – Assunzioni 450 unità nella manutenzione di RFI e Trenitalia.

Ad oggi non abbiamo più potuto registrare ulteriori incontri se non quello del 17 ottobre u.s. con il Gruppo Fs, in riferimento alle richieste formulate dalle OO.SS. in merito a treni soppressi e nuovo orario, che ha riferito di non aver ricevuto dal Governo risposte certe sul quantitativo economico destinato alla ricapitalizzazione di Trenitalia (400 Milioni di Euro) previsto nella Finanziaria, né sulla quantità di servizi che lo stesso intende acquistare da Trenitalia (contratto di servizio).

La mancanza di tali dati desta profonda preoccupazione sulla realizzazione del piano d'impresa, che pochi mesi fa ha avuto il via libera dal Governo stesso.

Il Gruppo FS ha comunque garantito, alle OO.SS., di aver attivato tutte le procedure necessarie, compreso incontro con il Ministro dell'Economia per avere le risposte nei termini convenuti e in tempi brevissimi, al fine di poter dar corso al Piano d'Impresa e alla fase di rilancio del servizio ferroviario nel nostro paese.

Riteniamo che, se tali situazioni perdureranno, saremo costretti a intraprendere nuove azioni di sciopero per sostenere il rilancio del servizio ferroviario e il nuovo contratto ormai scaduto da 10 mesi.

Il Punto sulla Vertenza Contrattuale le proposte del FAST FERROVIE

Con la presentazione delle Linee guida UNITARIE per la stesura del CCNL delle Attività Ferroviarie, di fatto il Fast Ferrovie e le altre OO.SS. hanno chiesto alla Società l'apertura del tavolo per la stesura dello stesso, le vicissitudini relative al Piano d'Impresa e quelle politiche non hanno permesso ad oggi di poter avviare la trattativa.

Nel Direttivo Nazionale ultimo del 2006 i componenti le varie commissioni hanno portato le relazioni sul lavoro prodotto in preparazione della proposta FAST FERROVIE.

E' chiaro che, pur essendo i lavori già ad un buon punto non si possono mettere in giro, in quanto devono ulteriormente essere approvate dalle assisi statutarie, però possiamo tranquillamente elencare quelle che secondo il FAST FERROVIE sono i punti sostenibili :

1) **Mantenimento dei più elevati standard di sicurezza**

Secondo noi nessun treno può circolare con equipaggio composto dal solo Macchinista

2) **Qualità Del Servizio**

Ristorazione, Alberghi, sale di sosta etc....

3) **Salvaguardia delle professionalità**

Maggiore formazione del personale, Internalizzazione dei servizi ad oggi esternalizzati

4) **Tutela della salute dei lavoratori**

Garanzia degli inidonei (attraverso aumento o istituzioni di nuovi EDR oltre al pagamento dell'indennità di utilizzazione fino all'inidoneità definitiva)

5) **Assetti Occupazionali**

Clausola Sociale, Il contratto Unico del Ferro è la salvaguardia dell'occupazione

6) Salario

€ 115,00 Proposta Sindacale Unitaria livello E,

Premio Risultato pregresso entro dicembre 2007 e comunque prima dell'avvio del nuovo contratto

Salario Professionale : legato alla professionalità e slegata dall'attuale logica di parametro stipendiale.

Quanto sopra rappresenta il coagulo di quanto dibattuto nelle varie assisi e rappresentato dai lavoratori nelle varie sedi di lavoro, che possiamo riportare nelle assemblee tra i lavoratori.

Situazione politica / sindacale nella nostra Regione

In attesa che la Legge Bassanini trovi piena attivazione anche in Abruzzo, in precedenza abbiamo parlato della fine dell'era della concessione alla solo Trenitalia ed oggi si profila anche la revoca delle concessioni al gommato, era necessario attivare tutti i canali possibili affinché la nostra O.S. potesse essere parte attiva nel confronto riservato solo alle Confederazioni firmatarie del patto sulla concertazione del 23 luglio '92 (CGIL-CISL-UIL-UGL) e questo risultato in Abruzzo l'abbiamo raggiunto in modo soddisfacente anche se, su questo terreno, è meglio non cantare mai vittoria. Comunque, con la nostra pervicace azione abbiamo partecipato in modo significativo, insieme agli amici della Sanità, al riconoscimento della nostra Confederazione CONFISAL ed all'acquisizione di tutti i tavoli di trattative decisionali che contano: Regione, Provincia ed enti locali.

Quindi, oggi, per dire solo l'ultima, siamo presenti nella stesura del DPEFR per i tutti i settori ed in allegato (nota 1) trovate uno stralcio delle problematiche sollevate al Cap. IV – Trasporti e Mobilità – dalla Confisal, ovviamente con la nostra diretta partecipazione.

Vertenza regionale sulla “questione ferroviaria abruzzese”

Su questo tema è sicuramente inutile dilungarsi, in quanto è sotto gli occhi di voi tutti l'azione costante e caparbia tenuta da questa Segreteria che, con tenacia, è riuscita al momento a non far spegnere i riflettori su questa “VERGOGNA” dell'intera collettività regionale che ha subito supinamente la perdita rilevantissima di posti di lavoro, quando, come per “beffa”, a poco più di un centinaio di chilometri, si assumevano centinaia di giovani in special modo Macchinisti e Capi Treno che lavorano sulla stessa direttrice Adriatica dove nel recente passato lavoravano gli abruzzesi.

Anche nel corso del c.a., dopo vani tentativi di risvegliare una coscienza sindacale unitaria, assopita o rassegnata, siamo tornati in mezzo ai colleghi che, con la loro sensibilità ed incazzatura, ci hanno riconsegnato oltre 600 firme.

Come vedete i colleghi ci sono e sono partecipi, ed è grazie a questa loro partecipazione che siamo andati con una composita delegazione rappresentativa del territorio e dei settori di produzione, dal Presidente della Giunta regionale e nel Consiglio regionale dal Presidente, con la presenza dell'Assessore al Lavoro e dell'Assessore ai Trasporti.

A seguito di questo passaggio siamo nuovamente stati convocati in Regione insieme a tutte le altre sigle sindacali sino ad arrivare al Ministro il 26 luglio con due Assessori regionali ma purtroppo non con tutte e sei le sigle sindacali.

Attualmente, a firma unitaria, è stato stilato un documento che trovate anche questo in allegato (nota 2) con una serie di rivendicazioni che riteniamo buono anche se, al momento, non

recepisce in modo specifico, tematiche fortemente sentite dal personale dei treni: la sicurezza nelle infrastrutture e nella tecnologia, l'utilizzazione (ferie/lavoro/turni), codice disciplinare quale sistema di repressione, ed ancora formazione, logistica, ecc...

Il punto sulle Relazioni Sindacali nella nostra Regione.

La nuova struttura Organizzativa di Trenitalia varata nel gennaio 2006, si pensava potesse essere più funzionale, e adir il vero avevamo anche posto poche riserve in quanto ci sembrava la più ottimale in quanto conteneva ciò che l'A.D. aveva più volte dichiarato, soprattutto in merito a responsabilità dirette dei singoli Dirigenti nelle varie strutture.

Il tempo però ha fatto evidenziare, nelle relazioni sindacali e non solo, grossissime difficoltà nel confronto con il Sindacato soprattutto nelle singole realtà regionali.

Il sistema della nuova struttura è troppo verticistico ed ogni singolo Dirigente prima di muovere uno spillo, deve mettersi in comunicazione con il Dirigente nazionale che coordina la propria struttura, ed è il vero manovratore rendendo tutto sempre inconcludente.

Pochissimi pertanto sono stati gli incontri registrabili vedi l'accordo sui turni del Bordo Passeggeri N/I e sulle Officine quando la struttura IMC Passeggeri regionale e passeggeri N/I era unica, di contro moltissimi sono stati i cambiamenti che nel frattempo la società ha attivato unilateralmente, senza minimamente interessare il Sindacato.

In RFI la situazione non si discosta di molto anche se le innovazioni tecnologiche e gli esuberi, hanno portato la società al confronto con il sindacato anche se in maniera da noi oltremodo contrastata persino con azioni di sciopero in perfetta solitudine perché, a ragion veduta, ritenevamo le intese raggiunte penalizzante per i colleghi perdenti posto, costretti a riqualificazione ed a mobilità più o meno coatta e forzata, e altrettanto penalizzante per gli stessi rimanenti operatori di RFI e per il personale dei treni.

La ricerca di una nuove regole chiare e condivise nelle relazioni industriali deve essere l'elemento cardine in quello che sarà il nuovo CCNL.

Officine

Il delicato Settore oggi sta attraversando l'ennesimo periodo di crisi dovuto ad una politica poco costruttiva da parte della dirigenza che non è stata capace di presentare sia a livello nazionale che regionale un serio progetto di rilancio e sviluppo.

Negli incontri di febbraio/marzo u.s., con la Direttrice del Trasporto Regionale e con il RUO Centro, si era cercato di dare almeno risposte a:

- Scuole professionali
- Materiali di Scorta
- Definizione del piano d'investimenti tendenti a migliorare la logistica e la sicurezza dei piazzali e all'interno delle Officine
- Internalizzazione delle lavorazioni ad oggi esternalizzate
- Ripianamento delle carenze sia nelle officine che alla manovra dei piazzali

I buoni propositi purtroppo, come al solito, non sono stati seguiti dai fatti concreti, infatti ad oggi possiamo assistere ancora all'esternalizzazione delle lavorazioni, alla mancanza cronica del materiale di scorta che non permette di poter operare sui mezzi.

Per quanto riguarda le assunzioni promesse per poter colmare le carenze sono state accolte dalla sede centrale assegnando all'OM di Sulmona solo 3 unità !!!!!.

In quest'ultimo periodo dopo il fermo di 25 AIn per bordini e l'esternalizzazione per la modifica ai volani alle AIn abbiamo richiesto un urgente incontro alla Società, come non detto, è stato un nulla di fatto, ed anche questa situazione rientra nello sciopero regionale previsto per il 20 p.v. dalle 9,01 alle 16,59.

DCI - Direzione Compartimentale Infrastruttura

Gli incontri avuti con la Direzione su i piani di attività 2007 hanno permesso finalmente di poter fare il punto sulle reali esigenze di personale in riferimento alle lavorazioni e alle innovazioni tecnologiche.

L'accordo del 1 Agosto u.s. purtroppo ha assegnato all'Abruzzo solo 6 unità, per altro non messi a concorso in quanto era già stata in precedenza fatta una selezione rimasta bloccata, che dimostrano ancora una volta la poca attenzione che le sedi centrali hanno nei confronti di questa Regione.

La nostra O.S. congiuntamente alle altre, ha ribadito con forza la necessità di colmare le carenze che oggi permangono.

La posizione Societaria, pur non rispondendo in toto a quelle che sono le richieste del sindacato, possono essere un buon punto di partenza per continuare il percorso intrapreso.

DCM - Direzione Compartimentale Movimento

Dopo innumerevoli incontri nel corso del 2004/2005 in vista dell'attivazione del DCO da Pescara a Termoli e del SSC da Pescara a Sulmona (telecomando) la Società è stata costretta a doversi confrontare con il sindacato ed è stata sicuramente questa la criticità maggiore per la nostra segreteria regionale che ci ha visti sempre più in difficoltà fino ad arrivare a dissentire e non sottoscrivere un accordo a dir poco incompleto. Scelta che ci ha portato ad un'azione di sciopero con risultati inaspettati e fortemente lusinghieri ma che ancora una volta ci ha visti isolati dalle altre O.S.

L'accordo tecnico di agosto scorso, siglato da tutte le OS è stato utile a far superare l'emergenza sulla Sulmona – L'Aquila ed a sud di Vasto, rispettivamente per implementazione di tecnologia GPRS e risanamento.

La posizione della DCM e DCI è stata fortemente contestata dalla nostra O.S. ai vari tavoli, e sinceramente ci spiace che su temi importantissimi per la Regione e per la sicurezza della circolazione treni, nostro malgrado, non abbiamo quasi mai trovata la dovuta sensibilità ed attenzione da parte delle altre rappresentanze sindacali e delle stesse Istituzioni, siamo ancora in attesa di conoscere cosa pensa lo stesso UPLMO di Chieti sulla situazione della nuovissima galleria S. Giovanni (San Vito-Fossacesia) che per un chilometro è mancante di nicchie, nicchioni, cameroni, pulsanti di emergenza, telefoni, ecc... queste sono opere millenarie ed è dovere civile dei ferrovieri di oggi non lasciare eredità di questo tipo ai colleghi del futuro. Di questo argomento, come di altri simili, si è interessato anche il Corriere della Sera con la Giornalista Milena Gabanelli di Reporter.

Un'altra particolarità che tutti fan finta di non vedere è l'incongruente raffronto tra la RFI "virtuale" dei FCL e delle Disposizioni e la RFI "reale" sulla quale circolano i treni (ci danno persino a bere l'esistenza del doppio binario a Nord di Ortona).

In allegato (**nota 3**) le principali criticità sulla RFI in Abruzzo. Anche questo stralcio di documento è arrivato a tutte le massime cariche Istituzionali ed agli organi preposti per il controllo ma, ad oggi non abbiamo avuto alcun riscontro fattivo, se non verbale.

Cargo

Di Trenitalia è la Divisione che meno ha avuto confronti con il Sindacato.

La linea di credito aperta con il sindacato motivata dal forte deficit, non è più rinnovabile.

Le innumerevoli problematiche da tempo rappresentate, per il Macchina, la manovra etc., rimangono irrisolte, mentre moltissime società di trasporto hanno ottenuto e sono in attesa di ottenere le licenze, due, tra le ultime, proprio a Lanciano e Chieti.

L'amministratore Delegato negli incontri sul piano d'impresa a suo dire intende rilanciare il sistema cargo attraverso :

- L'agente solo
- Riconversione degli scali Merci a parcheggi containers (solo della parte non altrimenti utilizzabile)
- Passando la manovra cargo, e non solo, a RFI

Non siamo sicuri se attraverso le leve su riportate il sistema possa decollare, anzi, riteniamo che per un serio rilancio è necessario:

1. una seria politica del trasporto delle merci sul ferro da parte del Governo,
2. Riorganizzare il servizio manovra elemento di vitale importanza per la cargo,
3. Mantenere il modulo di condotta composto da due agenti in quanto riteniamo che il modulo con due agenti potrebbe essere una risorsa e non un aumento di costi.

Senza un serio piano di rilancio, purtroppo, è solo possibile approfittare dei vantaggi che vanno, per esempio, dall'imminente chiusura di una delle due corsie dell'autostrada Salerno Reggio Calabria dove la Società FAS (Sangritana) mette a disposizione mezzi, personale, ed innanzitutto "licenza", alla Società Calabro-Lucana..

Non possiamo più rimanere immobili, congiuntamente a tutte le altre OO.SS. regionali sarà necessario intervenire pesantemente sulla cargo e spiegare al personale tutto della divisione che l'immobilismo porta alla sicura capitolazione.

Questa dirigenza, da Cimoli a Moretti, passando per Catania (13.000 Euro al giorno), hanno fondamentalmente seguito la stessa linea politica e, chi più e chi meno, hanno fatto le stesse cose, sia quando c'era il centro sinistra alla guida della Nazione, sia col centro destra (Legge 188), ed oggi ancora con il centro sinistra.

E' del 20 di aprile c.a. la costituzione della Società Cargo S.p.A. alla quale l'AD fa spesso riferimento sul Piano Industriale 2007-2011 per la logistica in Italia, ovviamente con ben altra normativa e trattamento economico per il personale.

La situazione di Fossacesia/TdS merita una citazione a parte. In questa stazione Trenitalia ha occupato Sala d'aspetto e bagni per i viaggiatori mentre la DCI ha realizzato i binaria più corti dei treni a composizione storica bloccata, la DCM potrebbe almeno spegnere le "marmotte" considerato che sono perennemente a via impedita. Tale atti sono stati contestati dalla nostra organizzazione e dalle altre sigle.

Le scelte societarie sono sbalorditive e non finiscono mai di stupirci ed oggi lo fanno anche con le sale d'attesa del personale dei treni. Avete sicuramente notato che tra Ancona e Pescara ne abbiamo 8 (otto), ovviamente nessuna arredata nei modi dovuti ma sicuramente funzionale per evitare il "contatto" tra colleghi.

Su questi argomenti rimandiamo alle nostre iniziative sindacali che si sono succedute incessantemente in questi anni.

Una nota a parte merita la storia delle così dette indebitamente “tradotte” con un macchinista ed un 1° Tecnico di Manovra oggi opportunamente rinominato 1° Tecnico di Manovra e Condotta (questa è stata l'unica conquista dei colleghi della manovra in cambio della rinuncia ad un orario di lavoro ed a un maggior guadagno). In questo, da come si sono comportati i colleghi del macchinista dal 18 agosto 2000 è meglio dimenticare.

Vogliamo comunque approfittare di questa esperienza negativa per ricordare a “tutti” che una categoria di lavoratori è forte e viene rispettata se ha preparazione professionale diversamente potrebbe anche essere giusto pensare che, almeno il macchinista, deve solo capire che col verde deve andare.

Citiamo l'ultima nostra iniziativa sindacale con l'esposto / denuncia al Comando Polfer Compartimentale per la chiusura porte nello stazionamento dei mezzi di trazione. Anche questa è doverosa e dovuta, ed in parte ci protegge dai provvedimenti disciplinari della Società, ma le responsabilità giuridiche sono e restano alla persona. Sono queste le situazioni dove la “professionalità” è l'unica forza vera a difesa delle particolarità di ogni categoria ferroviaria.

I turni di lavoro, in questa Divisione, sono ormai una chimera. Con la loro riprogrammazione mensile e settimanale e con le soppressioni programmate o in gestione e con le fasce di disponibilità alla fin fine hanno solo fatto ciò che i colleghi chiedevano e questo, purtroppo, in modo prevalente proprio dal nostro impianto.

Su questo tema del turno e sulle singole giornate ad iniziare dai tempi accessori messi lì a secondo dell'opportunità aziendale, come pure le soste per refezione, etc... è stata evidente la mancanza assoluta di collaborazione e di interessamento della nostra RSU.

Divisione Passeggeri N/I

Bordo

L'accordo Nazionale sulla Ripartizione dei servizi del Macchinista e del Bordo ha permesso di poter conoscere, a chi non lo conosceva, il Dott. De Benedictis che è sicuramente è un ottimo dirigente ma non per noi abruzzesi. Il suo ritorno ha ancora una volta confermato la sua dipendenza dal centro e insieme agli altri dirigenti, tutti allocati ad Ancona, ha continuato imperterrita la sua opera di demolizione di quel minimo residuale ancora presente in Abruzzo.

La ripartizione concordata ha fatto evidenziare delle ricadute in termini di agenti impegnati in particolare del bordo, a causa dei treni soppressi.

La speranza (*che è sempre l'ultima a morire*) del ripristino e del recupero dei servizi distolti dai nostri impianti è stata la motivazione che ci ha permesso di poter siglare i turni di lavoro.

L'atteggiamento fumoso del Dirigente non ha prodotto null'altro di concreto.

Ci auguriamo che nella prossima ripartizione anche le Organizzazioni sindacali si spoglino delle strategie campanilistiche e cerchino di presentare proposte tendenti a distribuire il lavoro in maniera equa.

Macchinista

Nonostante l'accordo Nazionale sulla ripartizione che è stato stravolto dalla dirigenza locale, non abbiamo ritenuto di non firmare l'accordo sui turni di lavoro in quanto tutte le altre rappresentanze RSU/OS erano disponibili nonostante le problematiche legate ad essi quali sale

di sosta , diritto al pasto, ecc... restavo in essere unitamente alla carenza di personale ed all'utilizzo sconsiderato dei pochi rimanenti PdM/PdB.

La ripartizione Nazionale ha permesso di poter formulare un turno di lavoro che in linea di massima hanno riscontrato parere favorevole tra il personale, il mancato inserimento in turno dei treni soppressi ha permesso di poter sopperire alla carenza di macchinisti.

Grazie all'impegno anche della nostra O.S. Servizi Amministrativi ha aperto un ufficio in stazione a Pescara dove i colleghi di tutte e tre le Divisioni possono rivolgersi per il disbrigo delle pratiche.

La problematica interessante la nuova produzione è quella che sta a cuore al personale, che ci chiede con forza di adoperarci affinché la Passeggeri N/I continui a vivere a Pescara e per far questo necessita che si dia immediatamente seguito ai trasferimenti da Ancona e dal nord Italia.

E chiaro che il nostro impegno non basta, è necessario anche il sostegno concreto di tutti i lavoratori e non solo.

Biglietterie

L'Amministratore Delegato nella sua esposizione del piano d'impresa ha dichiarato che in un prossimo futuro le Biglietterie rientreranno anche nelle gare del trasporto pubblico locale, nel senso che se le Regioni o i comuni riterranno necessario il Servizio dovranno pagarlo altrimenti lo eliminerà.

Le affermazioni sicuramente non sono molto incoraggianti e inducono il sindacato tutto e i lavoratori del settore a tenere alta la guardia.

Gli atti unilaterali che in quest'ultimo periodo si sono susseguiti, non sono più tollerati dal personale, che richiede di essere tutelato.

Le richieste d'incontro avanzate dalla nostra O.S. sia a livello Regionale che Nazionale, tendenti a far uscire allo scoperto la Società, non hanno trovato riscontro, si spera che presto, soprattutto a livello nazionale, si possano dare risposte ai lavoratori.

Passeggeri Regionale

Bordo

Le carenze d'organico endemiche sommate alle unità già pronte per poter andare in pensione, rappresentano un quadro d'insieme preoccupante, che abbisogna di essere affrontato.

Riteniamo che la problematica assunzioni dovrà essere affrontata in concomitanza a quello dei trasferimenti Nord Sud e alla ratifica di tutto il personale in distacco da altri impianti.

La categoria in quest'ultimo periodo è stata sottoposta oltre al martellante ritmo lavorativo anche alle innumerevoli innovazioni della Società, oltre a quello del cambiamento del nome in "Agente accompagnamento Treni" e per ultimo la Controlleria a Terra .

La controlleria a terra è il nuovo espediente ideato da Trenitalia per arginare il problema dell'evasione (*per nota la % d'evasione è del 1,3% in regione*), divenuto incontenibile da parte del Capotreno da quando lo stesso siede in cabina di guida con il Macchinista, scelta non certo volontaria, ma per scelta societaria.

Il Capo Treno è stato costretto a cambiare modo di lavorare, il suo concetto di controllo e responsabilità dei soggetti trasportati, divenendo un personale di bordo anomalo, perché in realtà è anche personale di macchina.

Questa confusione non poteva che lasciare delle conseguenze indelebili non solo sullo svolgimento e sull'effettuazione della prestazione lavorativa, ma anche conseguenze ulteriori e forse non preventivate, come mostrano i casi di aggressioni subite da parte di viaggiatori che non sono più abituati ad un controllo a bordo treno e che vedono il Capo treno come un intruso in quella che ormai sembra essere una consolidata realtà .

Le nuove disposizioni sulle sanzioni hanno ulteriormente aggravato i compiti del Capo Treno, e pertanto abbiamo sollecitato la Società invitandola a emanare precise norme comportamentali tendenti **al rispetto della puntualità dei treni, al servizio commerciale e al mantenimento degli standard di sicurezza**, ed evitare di avere problemi d'incolumità.

E' palesemente chiaro che le disposizioni emanate fanno spesso a cazzotti con altre, una tra tutte la puntualità dei treni, attraverso queste cose ancora una volta viene fuori la mancanza di coordinamento tra la classe Dirigente.

Macchina

L'attenzione principale del personale è concentrata su quella che sarà la proposta su i nuovi turni di lavoro che la società dovrà presentare in seguito alla definitiva ratifica della produzione assegnata, anche se sostanziali modifiche possono tranquillamente arrivare da RFI con la paventata chiusura della romana dalle 22.00 alle 6.00.

Riteniamo che una ripartizione della produzione equa tra gli impianti dovrà essere la caratteristica fondamentale per aprire un serio confronto con la società.

Grazie all'impegno della nostra organizzazione è stato possibile sottoscrivere un accordo in Assessorato, alla presenza dell'ing. Laguzzi che per due volte in un mese è dovuto tornare a Pescara, ma una volta a Roma ha vanificato impegni ed accordo.

La problematica legata al mondo macchina sarà quella di prestare vera attenzione, in modo particolare alla spinta Aziendale sull'agente solo.

Sarà necessario anche da noi preparare il Futuro della Categoria, subito trasferimenti ed a stretto giro "assunzioni". Attualmente l'età media dei macchinisti è altissima in tutte le Divisioni ed in breve tempo la consistenza sarà inesistente, magari aiutata anche con incentivazione all'esodo.

Quello che sta succedendo nelle FS in Abruzzo se non fosse drammatico per i colleghi coinvolti rasenta il risibile e, per rendere idea di cosa parliamo, vi citiamo la situazione della formazione e le scuole ai 150 macchinisti della DTR Abruzzo nonché a tutti gli altri abilitati ai moduli o patente varie.

Abbiamo un solo Istruttore a Pescara che ovviamente è impossibilitato a fare giornate di scuole contrattuali e formazione da anni, preso com'è da mille quotidiane problematiche d'esercizio, e poiché non abbiamo Istruttori cediamo alla DTR Marche anche le nostre giornate previste per scorte e verifiche prove freno.

Biglietti

L'integrazione tariffaria ed il biglietto unico in Regione rimane ancora nel cassetto.

La Direttrice del TL ci ha dato i numeri dei controlli anti-evasori, peccato che con essi non ci comunica come intende sopperire al servizio vendita visto che le stesse macchinette automatiche sono fuori uso da sempre in tutte le stazioni della rete locale.

Inoltre, se le indiscrezioni troveranno riscontro, sommando a quanto sopra le ricadute che si prevedono anche in Passeggeri N/I a causa della mancata ricapitalizzazione di Trenitalia da

parte del Governo e il ridimensionamento del settore Merci, ci troveremo uno scenario che tende sempre più a quanto da noi spesso denunciato *“alla desertificazione del trasporto ferroviario in Abruzzo”*.

Sarà necessario quindi intensificare le iniziative, magari con tutte le altre sigle sindacali, per far capire ai Politici, all'opinione pubblica, ai lavoratori, in primis ai ferrovieri che sembrano distaccati da queste gravi problematiche, l'importanza dello sviluppo del servizio ferroviario sia in termini ecologici che economici.

SICUREZZA

Le continue innovazioni tecnologiche, nel giro di pochi anni porteranno in tutte le linee l'SCC (telecomando delle stazioni) e l'SCMT, e dove non arrivano con questa tecnologia “povera” ovviamente chiuderanno le linee, o meglio, fanno il servizio con i pullman così come avevano fatto nei primi anni sessanta con la ferrovia Penne-Pescara e sapete bene che fine ha fatto la ferrovia. Paradossalmente oggi non si può nemmeno sciogliere la GTM perché la Regione prende 11 Milioni di Euro dal Tesoro per questo servizio Governativo inesistente.

Tali sistemi di sicurezza porteranno inevitabili ricadute occupazionali e consentiranno, al dire della Società, l'utilizzo del modulo di condotta ad Agente Solo.

Sconfitto il VACMA ritenuto dannoso alla salute del personale di Macchina, RFI sta provvedendo ad emanare modifiche all'art.3 dell'IPCL che impongono il modulo di Condotta ad Agente solo, e rincarà la dose con l'allegato XIV ter p.21 su “ Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con solo agente di condotta e senza agente di accompagnamento dei treni”.

L'emanazione delle Norme non deve far ritenere il processo concluso, basta ricordare quello che è accaduto con il VACMA ad oggi addirittura dissociabile dal sistema SCMT, ma impone al sindacato tutto la massima attenzione e impegno.

A proposito ci piace ricordare quanto abbiamo fatto per il collega Dante De Angelis e gli altri licenziati solo perché chiedevano “SICUREZZA”, siamo riusciti ad avere risoluzioni per la riassunzione dei licenziati dal Consiglio Comunale di Pescara e cogliamo l'occasione propizia per ringraziare tutti i partecipanti, le Istituzioni ed in particolare l'amico Marcello Antonelli.

La stessa risoluzione è stata successivamente approvata dal Consiglio regionale.

Questa iniziativa, che ha travalicato qualsiasi appartenenza sindacale e stata da rottura di una omertà latente a livello nazionale da parte delle stesse segreterie nazionali, dei RSU e dei RLS, ed ha permesso di rimettere in movimento iniziative trasversali a tutte le espressioni sindacali a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori ferrovieri e della stessa cittadinanza utente.

In questo ci siamo ritrovati, forse immeritadamente, come punto di riferimento nazionale in particolare dei RLS del macchinista e del bordo, abbiamo partecipato alla stesura di un libro bianco sulle condizioni delle gallerie ferroviarie (maggiore di 1000 m), siamo tornati persino su Ancora in Marcia in modo positivo, e tutti i siti internet che si occupano di “sicurezza” in ferrovia danno visibilità nazionale alle nostre iniziative.

Tornando al tema specifico della Sicurezza, noi del Fast Ferrovie abbiamo più volte esternato attraverso comunicati stampa e ai tavoli Nazionali la nostra posizione che è **quella che nessun treno può circolare con l'equipaggio composto dal solo macchinista.**

Le nostre affermazioni sono supportate dal fatto che ad oggi la società non ha dato risposte a :

- Il primo soccorso al Macchinista, in caso di malore dello stesso

- Possibilità di comunicazione in tutte le linee attraverso GSM o CAB radio a bordo dei Locomotori

La battaglia anche su questo delicato argomento sarà dura e per poter far valere le nostre ragioni, al fine anche di salvare molti posti di lavoro, bisognerà attivare tutte le iniziative necessarie anche quelle di coinvolgere gli organi esterni.

Ad onor del vero abbiamo contestato al Datore di Lavoro e informato le AUSL ed la Procura della Repubblica che anche l'attuale equipaggio ad AU è fuori legge.

Questo modulo di condotta poteva essere accettato quando gli impianti in linea erano presenziati, oggi con impianti chiusi per centinaia di chilometri (molti dei quali in galleria), chi presta soccorso al macchinista in caso di malore?

Ancora una volta è il Capo Treno che suo malgrado chiama soccorso, se può, e poi, gioco forza, senza abilitazione prende il banco ed attesta il treno al primo posto raggiungibile dai mezzi di soccorso.

Situazione interna

In previsione di quelli che dovranno essere i nuovi scenari sia organizzativi che politici, è necessario soffermarci per meglio potenziare la nostra Struttura.

Per preparare i nostri segretari Provinciali e i nuovi quadri, sarebbero necessarie fare scuola sindacale, a livello nazionale ultimamente stanno organizzando scuole brevi ma funzionali, da noi abbiamo sempre attuato la compartecipazione diretta e specifica per settori di produzione. Potrebbe essere opportuno prevedere scuole anche sul territorio.

E' necessario intervenire sulla nuova Segreteria regionale e sulla Provinciale di Sulmona, al fine di poter formare un gruppo che possa provare a compattare le diverse categorie che oggi non trovano coesione, tale intervento a nostro parere deve essere fatto entro il corrente anno.

Il trend Deleghe disdette, non è positivo in termini di deleghe, e molti dei colleghi rappresentati, in particolare nel Macchina, ha l'età pensionabile. quindi è indispensabile fare deleghe. Questa situazione non è certamente dovuta a mancanza di attività sindacale, ma solo all'esodo massiccio che inevitabilmente si accentuerà prossimamente.

L'obiettivo che ci dobbiamo dare entro quest'anno è quello di raggiungere i pochi rimanenti colleghi presenti, anche in temporaneo in Regione, e portare loro a conoscenza di quanto abbiamo fatto e stiamo facendo nei loro interessi ed evitare che gli stessi, inconsapevolmente, trascinano le loro certezze fondate in un mare di bugie.

Se ciascuno di noi, oggi presente, si adopera nel fare una iscrizione alla FAST Ferrovie con gli argomenti e ragioni che abbiamo da vendere (quanto contenuto nella relazione può essere utile al fine) abbiamo fatto e vinto una battaglia di democrazia, di civiltà, per il bene nostro e della collettività.

I nostri rapporti con le segreterie FAST delle Marche e dell'Umbria sono stati da sempre improntati al massimo rispetto e questo ci ha portato ed essere l'unica O.S. sul territorio che anziché litigare tra loro ha optato per difendere gli interessi di tutte le realtà territoriali ed a scontrarsi unite con tutti i Dirigenti di zona non solo nei tavoli di trattative ma per ben due volte anche in Tribunale.

Questo rapporto ha ovviamente travalicato il sindacato stesso e si è impregnato di rispetto e stima personale, ed è con questa sensibilità che per anni non abbiamo mai voluto dividerci le AG ed il ritorno proporzionale agli iscritti della quota parte di Euro, demandando agli amici delle Marche la vera amministrazione di tutte e tre le segreterie, scelta oculata che ci ha

permesso di essere riconosciuti in Azienda per quello che realmente e nel contempo di creare strutture organizzative ed operative all'avanguardia ad Ancona, Foligno, Fabriano, Pescara e Sulmona con gruppi di “amici” fortemente motivati e leali con l'organizzazione e con i colleghi tutti.

A riguardo è doveroso un particolare ringraziamento agli amici di Sulmona, pensando innanzitutto a Giovanni Di Tommaso, che hanno sacrificato mesi di lavoro con presenza costante e caparbia negli UPLMO ed anche nei Tribunali, sacrifici e professionalità che molte volte non sono state ricompensate nemmeno col classico “grazie”, per tutelare i colleghi tutti dall'uso indiscriminato e persecutorio del Codice Disciplinare quale sistema di repressione.

Le nostre iniziative

Non sempre gli atti eclatanti servono a mettere in evidenza un'organizzazione Sindacale. Spesso accade invece che piccole ma importanti iniziative affrontate con serietà possono portare risultati insperati.

Di seguito elenchiamo le iniziative che la nostra organizzazione sta portando Avanti:

1. **Amianto** bisogna far inviare i curricula che il personale ha ricevuto grazie al nostro interessamento all'INAIL congiuntamente all'impugnativa del provvedimento che si dovrà fare presso la Corte dei Conti e non più presso la magistratura ordinaria.
2. **Fondo pensione FS** coinvolge tutto il personale assunto dopo il 1° aprile 2000 in Trenitalia e dopo il 1° aprile 2001 in RFI ed anche tutto il rimanente personale.
3. **Personale Assunto con contratto di formazione lavoro**, una recente sentenza della Corte di Cassazione riconosce il diritto dei ricorrenti ad essere inquadrati nella categoria sin dalla data di assunzione e non dopo due anni come le disposizioni sostenevano.

I futuri responsabili sindacali possono raccogliere tutte le istanze per poi farle seguire a Pescara e Sulmona dai nostri legali.

Conclusioni

Gli argomenti affrontati in questa Relazione speriamo possano essere spunto per un dibattito serio e costruttivo, consapevoli che le decisioni serviranno a rendere sempre più grande la nostra O.S..

Abbiamo volutamente trattato le problematiche di gran parte dei settori ferroviari per far sì che ogni singolo Dirigente possa essere il portavoce di tutte le categorie rappresentate e capire le problematiche, non solo della propria.

Abbiamo la necessità di un maggior impegno da parte di tutti voi, gli impegni che ci aspettano saranno sempre più importanti e impegnativi.

Sapremo lavorare con grande sacrificio ed abnegazione con la sola gratificazione del fatto che i nostri sforzi sono rivolti verso un obiettivo veramente importante.....

FARE GRANDE FAST FERROVIE PER GARANTIRE SVILUPPO AL TRASPORTO FERROVIARIO E STABILITA' DI LAVORO ALL' INTERNO DI ESSO

ed è a questo punto che voi vi aspettate grazie, e viva il FAST FERROVIE

invece, per poter andare avanti con la volontà di soddisfare quanto sopra esposto riteniamo utile andare a questo Congresso regionale anticipato con le dimissioni del Segretario ed al rinnovo della Segreteria.

Grazie, e Buon lavoro