



**Or.S.A.**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

**SETTORE FERROVIE**

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333  
Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it) e-mail: [sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it)

---

Roma, 20 novembre 2008  
Prot. n° 172/S.G./Or.S.A.

## **LETTERA APERTA**

Egregio Ing. Mauro Moretti  
A.D. Gruppo F.S. S.p.A.

Oggetto: dichiarazione Adnkronos 19 novembre 2008 ore 14.18 **“ferrovie: Moretti, basta a corporazione protetta macchinisti”**

Le scriviamo questa lettera perché siamo stupiti dalle sue dichiarazioni offensive e fuori luogo: un attacco ai ferrovieri che, con il loro impegno e la loro professionalità, le stanno consentendo quei risultati gestionali che lei stesso sta sbandierando su tutti i mezzi di comunicazione. Si tratta di dichiarazioni contraddittorie rispetto ad altre, che invece condividiamo, e cioè che il gruppo FS, a parità di condizioni di mercato con le altre imprese ferroviarie europee (contributi da Stato e tariffe), vanterebbe un attivo di 800 milioni di euro.

Dovrebbe riconoscere, invece, che tutto ciò è stato possibile, prioritariamente, grazie al lavoro dei ferrovieri con cui lei è in debito, non avendo neppure pagato il previsto, più volte richiesto, premio di risultato per gli anni 2006 e 2007.

Per quanto riguarda l'ingiustificato licenziamento del Macchinista e Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza Dante De Angelis, le vogliamo ricordare che, con l'introduzione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), una Dirigenza e dei tecnici avveduti avrebbero dovuto prevedere che la possibile contemporanea attivazione di entrambe le piastre di comando (in testa e in coda al convoglio) avrebbe potuto provocare inconvenienti e situazioni di pericolo (come lo spezzamento del convoglio). Pur apprezzando il Suo successivo intervento per modifiche strutturali a tali apparecchiature, rileviamo che la società non utilizza appieno le proprie risorse perché i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza sono di fatto costretti ad agire attraverso pubbliche denunce di fronte ad un'impresa che rifiuta sistematicamente il confronto e anziché considerarli una preziosa risorsa per il presidio della sicurezza, li considera ottusamente come un ostacolo all'azione dell'azienda.

Il licenziamento di Dante De Angelis deve essere revocato: bisogna restituire a Dante il bene del lavoro.

Anche la sbandierata ed effettiva supremazia tecnologica sulla sicurezza dei nostri treni è da ascrivere all'azione del Sindacato e non solo alla dirigenza dell'impresa. Infatti, su 6000 Km di linee, tecnologicamente arretrate, la Società voleva consentire la circolazione dei treni con la sola dotazione del VACMA (Uomo Morto). In proposito, sarebbe interessante conoscere quante risorse sono state sprecate per l'attrezzaggio generalizzato dei treni con l'uomo morto, universalmente riconosciuto come dannoso per la salute dei macchinisti e addirittura pregiudizievole per la sicurezza dei treni.

Insomma, Ing. Moretti, ci sembra di poter dire che la sua gestione, nei diversi ruoli rivestiti all'interno del gruppo FS, manifesti una condotta condizionata dalla "fobia dei macchinisti". La cosa che ci sorprende di più è che quest'impostazione continua ancora oggi, incurante che i ferrovieri e non ultimi i macchinisti, hanno contribuito e contribuiscono al conseguimento di quei risultati gestionali di cui lei oggi mena vanto.

Riguardo poi al presunto disallineamento dello stipendio dei macchinisti italiani rispetto a quelli tedeschi, è un'affermazione che non risponde al vero. Anche il documento di confronto che ci è stato consegnato ufficialmente, è viziato da "imprecisioni", talvolta da speculazioni, tali da inficiarne l'attendibilità (assenza del salario variabile, numero dei riposi settimanali, parametri parità potere d'acquisto, ecc.). Se, infatti, utilizzassimo i parametri del vostro cosiddetto "studio comparato" e segnatamente quelli di parità del potere d'acquisto, il risultato evidenzerebbe una enorme differenza tra la sua retribuzione e quella del suo omologo della Deutsche Bahn; e questo non è certamente vero perché la sua retribuzione (pur inferiore a quella degli amministratori che l'hanno preceduta) è solo "superiore" e non "enormemente superiore".

E poi, Egregio Ingegnere, diciamocelo, anche la critica sul Contratto collettivo è stucchevole: non ci risulta che decisioni di tale importanza fossero prese in solitudine dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS dell'epoca; Lei in qualità di Amministratore Delegato di RFI dov'era? Lo diciamo con franchezza, certi che lei non confonderà quest'ultima affermazione con una difesa d'ufficio di passate gestioni rispetto alle quali l'Or.S.A. non ha mai fatto sconti.

Una cosa è vera e condivisibile: stiamo entrando in una fase in cui il mercato tenderà ad operare un livellamento verso il basso (che non potremo condividere) e cioè verso condizioni di ingiustizia sociale, di precarietà del lavoro e di scarsa attenzione verso la sicurezza per gli ingenti costi che essa comporta: è per questo che servono le regole.

Per questo la mia organizzazione da tempo richiede di superare le difficoltà industriali che affliggono l'azienda in tutti i settori, a partire dalle Manutenzioni. Ed è da altrettanto tempo che chiede di colmare le cospicue carenze di personale con le assunzioni, al fine di superare l'attuale difficoltà di FS di uscire, appunto, dalle sofferenze industriali.

Siamo certi che dal prossimo "anno finanziario" lei possa rimediare a queste carenze, ma deve riconoscere che la competizione non si potrà svolgere in assenza di regole comuni a tutte le imprese che vi prenderanno parte, pena un'involuzione dell'intero sistema del trasporto ferroviario sia sotto il profilo delle condizioni di lavoro, sia sotto il profilo del servizio alla collettività.

Per quanto riguarda l'equipaggio dei treni, lei sa che la mia organizzazione si è presentata al tavolo con precise proposte e rilievi concreti in materia di sicurezza, organizzazione del lavoro, retribuzione, revisione del mansionario. Al contrario l'impresa si è ostinatamente ancorata ad una posizione chiusa e volta ad ottenere un sostanziale nullaosta ad una sperimentazione autogestita. La sperimentazione, così viene chiamata, ma tutti sanno che tale non sarà, sarebbe solo l'avvio di un cambiamento irreversibile dai contorni incerti e indefiniti. Per questo pretendiamo di contrattarne prima tutti gli aspetti legati alla sicurezza, alle condizioni di lavoro e alla retribuzione.

Cogliamo l'occasione per inviarle cordiali saluti.

Il Segretario Generale  
(Armando Romeo)

