

SEGRETERIA NAZIONALE

RELAZIONE DEL SEGRETARIO NAZIONALE SLM FAST-Confisal V. MULTARI

23 MAGGIO 2022

Amiche, amici, colleghe, colleghi,

Vi saluto personalmente ed a nome della Segreteria Nazionale, che mi ha supportato e sopportato in questi anni. Estendo il mio cordiale saluto anche a tutti gli ospiti che hanno accolto il nostro invito e sono oggi presenti all'apertura dei lavori del nostro congresso.

Visto il percorso di insediamento, non nascondo l'emozione e l'onore di arrivare qui oggi a celebrare il mio primo congresso nazionale della SLM FAST-Confisal come Segretario Nazionale.

Inoltre, ritengo doveroso salutare tutti quei colleghi che, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la loro dedizione di ogni giorno, hanno permesso e stanno permettendo alla SLM FAST Confisal di affermare la propria posizione e il proprio ruolo nello scenario sindacale Italiano.

Il Congresso Nazionale è sempre un momento di verifica e di progetto essenziale per la vita di qualsiasi organizzazione sindacale.

Per me essere qui oggi è un orgoglio. Il periodo del mio mandato sicuramente non è stato carente di avvenimenti: è stato segnato inizialmente dal delicato momento di post-fusione con il SUL, dove è stato necessario porre tutti gli sforzi per dare nuova vitalità all'attività sindacale. Nel nostro piccolo, anche noi ci siamo inseriti in un contesto più grande: possiamo affermare che negli ultimi tre anni, segnati da malattia, sofferenza, restrizioni (sia economiche che sociali) **non abbiamo mai smesso di lavorare per far lavorare meglio gli altri.**

Infine, ma non per importanza, sono fiero di aver avuto l'onere e l'onore di essere Segretario Nazionale nel **settantesimo anniversario del nostro Sindacato!**

So perfettamente che tutti sono ben consapevoli del percorso fatto dalla nostra organizzazione, ma in questa occasione la storia merita di essere ricordata:

Nel lontano 1952 tre macchinisti coraggiosi e tenaci fondarono lo SMA!: Cimini Loreto, Martini David e Marzioli Trento. Ad essi dobbiamo rivolgere tutta la nostra stima e il nostro riconoscimento, poiché il loro impegno ci ha permesso di essere qui presenti oggi. Reduci dal regime Fascista, con grande tenacia e coraggio non si sono piegati dinanzi ad aggravamenti della normativa di lavoro, sospensioni, minacce. La categoria dei macchinisti ha resistito ed è ha portato il più grande contributo nella storia del sindacato italiano ed Europeo, posso dire. Da tanti anni ai macchinisti viene spesso detto di guardarsi

indietro, di vedere chi sta peggio, ma a tutto c'è un limite. Quando ti accorgi che tanti ti passano avanti, è difficile continuare a guardarsi indietro.

Nel 2002, a cinquanta anni dalla fondazione dello SMA! L'organizzazione si trasforma e diventa rappresentante di tutti i ferrovieri e non solo dei macchinisti. Nel 2005 prende vita la FAST-Ferrovie.

Noi come discendenti SMA, abbiamo preso l'impegno in seno alla Confisal di organizzare il settore dei Trasporti e delle infrastrutture ed abbiamo sacrificato il nostro nome storico per rinascere più grandi e più forti come **FAST-Confisal**, che ad oggi è una realtà con cui tutti devono fare i conti.

Il mio mandato come Segretario SLM-FAST Confisal è iniziato durante **il processo di fusione con gli amici del SUL e dell'UTL**. Questa aggregazione è stata unica e di grande spessore, degna di coloro i quali credono negli autentici valori del sindacalismo autonomo. Posso affermare, a distanza di anni, che tutto ciò ha contribuito a creare le condizioni che hanno permesso di sviluppare il nostro sindacato e la nostra federazione nel complesso.

Rappresentare SLM FAST Confisal significa per me proteggere i valori che sindacalisti storici come i membri del SUL hanno portato avanti. E posso affermare che tanti nel mondo confederale o autonomo di vario genere riconoscono la nostra organizzazione come esempio di lealtà e coerenza di azione.

Purtroppo non siamo riusciti a dare la giusta continuità all'azione di fusione avviata, a causa della pandemia che ha improvvisamente paralizzato la società ed annullato i contatti interpersonali, che ahimè erano la chiave di molte iniziative che erano state intraprese.

Forti delle nostre idee e convinzioni siamo andati avanti per la nostra strada, come i nostri antenati avevano fatto settanta anni fa. Ma gli avvenimenti globali ci hanno bruscamente frenato, ci hanno costretto a riflettere su molti aspetti del nostro lavoro e a cambiare le nostre modalità di svolgimento dell'attività sindacale, che è stata sempre più spesso effettuata in maniera "fredda". Le videoconferenze interrotte, disturbate o ritardate hanno frustrato le nostre ambizioni e messo palesemente a rischio i diritti sindacali conquistati negli anni.

Non possiamo esimerci dal considerare che essere un sindacato significa essere presenti, stare tra i lavoratori e nelle aziende. Essere un sindacato implica *vigilare* su ciò che accade intorno a noi e *proteggere* i diritti dei lavoratori ormai inalienabili. Consentitemi un piccolo appunto su ciò che ormai non possiamo più ignorare: la transizione digitale *non sarà neutra*. Ciò ci costringe a riflettere su come la tecnologia impatterà ora e nei prossimi anni sul lavoro nei trasporti e cosa possiamo fare noi sindacato per proteggere l'occupazione e i diritti. Dobbiamo pensare a strategie mai usate prima per ottenere risultati concreti.

Vi posso anticipare che i lavori di questi giorni dovranno: analizzare, valutare, discutere, programmare e comunicare al mondo del lavoro, ed a tutti gli appartenenti alla nostra o.s.:

- 1) Cosa abbiamo fatto;
- 2) Cosa consolidiamo;
- 3) Cosa dovremmo mettere a punto e cosa avremmo potuto fare meglio,

al fine di rilanciare la nostra azione ed assegnare alla nuova Segreteria Nazionale i compiti, i mandati e gli obiettivi per il prossimo quadriennio.

Come anticipato, credo sia ora necessario iniziare con la discussione delle attività che sono state svolte dalla mia elezione ad oggi.

Iniziamo da un tasto dolente, il **Trasporto Pubblico Locale**. Nonostante gli sforzi, credo che il Sindacato tutto abbia sprecato l'ennesima occasione per raggiungere il tanto agognato obiettivo del contratto unico della Mobilità. Senza dilungarmi nei dettagli del nuovo contratto appena firmato, di cui abbiamo in programma un convegno dedicato dove ci sarà una discussione approfondita e avremo occasione per illustrare la nostra posizione nel dettaglio, posso affermare che per varie ragioni, questo rinnovo segna un ennesimo allargamento del divario tra il contratto Autoferrotranvieri e AF.

Sono soddisfatto dell'apporto che la nostra O.S ha dato per lo sviluppo ed il compimento di un protocollo condiviso con il MIMS ed Associazioni Datoriali, sul tema della sicurezza degli operatori che subiscono aggressioni in servizio.

Non nascondo il mio sbigottimento quando abbiamo appreso che, all'atto della firma del protocollo, il Ministro abbia deciso di duplicare i tavoli a seconda dell'area contrattuale. Ciò indubbiamente ha allungato i tempi di negoziazione, nonostante più parti differenti abbiano trattato su un argomento che dovrebbe essere generale, ovvero la garanzia della sicurezza ed integrità fisica del lavoratore nello svolgimento della sua mansione.

Riguardo **Gruppo FS**, speriamo che l'ennesimo avvenimento di **un tempo nuovo** segni finalmente una salda nuova direzione e **l'eliminazione di certe vecchie abitudini**, che tanti problemi hanno causato in tutte le controllate del gruppo, da RFI a Trenitalia:

ripercorro brevemente le attività che abbiamo recentemente svolto e concluso.

Una trattativa importante conclusa il mese scorso indubbiamente riguarda l'ultimo contratto stipulato con il Gruppo FS: siamo riusciti (con molti sforzi!) a non modificare la normativa riguardante l'orario di lavoro ed attraverso la stipula del contratto della mobilità area AF con le AADD di categoria, e ad aumentare i minimi tabellari.

In sintesi; il **contratto aziendale prevede un aumento a 300 euro per l'assistenza sanitaria integrativa**, verrà **aumentato al 2%** il versamento aziendale sul fondo pensione complementare **Eurofer**, a cui si aggiunge il riconoscimento del **premio di risultato** inerente all'anno 2021, che verrà erogato nella busta paga di Giugno così diviso: **500 euro in busta paga e 350 euro erogato in servizi di welfare**. Infine, **gli aumenti tabellari**, inseriti nel contratto di primo livello (il cui contratto viene applicato anche da altre società all'infuori del Gruppo FS) **sono stati scaglionati in 3 tranches - maggio 2022, novembre 2022, agosto 2023: l'aumento medio è di 110 euro**.

Il referendum ha visto una partecipazione soddisfacente dei lavoratori che hanno il dovere di esprimere la loro opinione in modo democratico su questi temi. Nonostante la vittoria del SI con un 70% circa, non possiamo ignorare coloro i quali non sono soddisfatti del nostro operato e dovremmo analizzare meglio questo malcontento e lavorare ancora di più per ottenere risultati sempre migliori.

Si può invece affermare che negli scorsi quattro anni il lavoro di SLM FAST-Confasal, continuo ed incessante ha portato dei progressi nell'impresa ferroviaria **Trenitalia**.

Permettetemi di fare un piccolo excursus sulle novità che la nuova gestione ha portato: come ben sappiamo oggi, TI ha diviso in tre direzioni i tre segmenti di servizio offerti: AV, IC, Regionale.

L'anno scorso, il cambiamento apparentemente minimale nel cambio di nome da "divisione" a "business" non è passato a noi inosservato.

Cambiare il linguaggio, parole, colori significa cambiare mentalità in modo strutturale. Si cambiano prima le parole, poi le idee, e poi si passa ad azioni pervasive fattuali. La parola "business", in inglese, implica un'apertura verso il mercato (aperto!) estero europeo, e soprattutto, verso il profitto.

Sia chiaro, non c'è nulla di "male" nella parola profitto. **Il problema sorge quando il profitto sostituisce il vero obiettivo del fare trasporto (sicuro)**, ovvero quello di far vivere meglio la società stessa. Noi dobbiamo vigilare molto attentamente sulle prossime mosse di TI, specialmente in vista del nuovo piano industriale che sembrerebbe voler segnare l'inizio di "un tempo nuovo" senza specificare come esso cambierà (e in che modo) lo stato attuale delle cose.

A parte ciò, abbiamo raggiunto un risultato, a mio parere molto soddisfacente con Trenitalia: nel mese di Marzo scorso l'azienda ha dichiarato che **assumerà 700 dipendenti**, di cui 600, suddivisi tra equipaggi, manutenzione e commerciale, durante l'anno 2022.

In merito a **RFI** nonostante il Gruppo abbia l'intenzione di segnare nel 2022 "*Un tempo nuovo*" possiamo affermare che **la situazione attuale generale non è positiva**. Ancora c'è molto lavoro da fare per snellire i linguaggi complessi che fino ad ora vengono utilizzati. Nonostante ciò, grazie agli instancabili sforzi è stato possibile, pochi giorni fa, giungere ad un **accordo nel settore circolazione**, che nel **2022 porterà ad ulteriori 250 assunzioni**, e vorremmo fosse d'ispirazione anche per il settore manutentivo. Entreremo meglio nei dettagli durante il dibattito che faremo in questa fase congressuale.

Il **polo di Mercitalia**, invece, soffre da molti anni una debolezza cronica, e possiamo affermare che colui il quale era stato appuntato per traghettare il polo verso lo sviluppo, a distanza di tempo, ha sostanzialmente fallito la sua “mission”.

Finalmente la nuova attenzione al bisogno di dover trasportare sempre più merci sul ferro per ridurre l’inquinamento sta ridando linfa vitale a questa realtà. Il polo necessita di un totale rinnovamento e di un processo di riorganizzazione, che si auspica possa venire fuori dalle dinamiche del tanto agognato piano d’impresa, con lo sviluppo del nuovo Polo “LOGISTICA”, che fonde trasporto su gomma “ultimo miglio” con trasporto su ferro.

Importanti accordi sono stati fatte con le **Società Mist e Terminalitalia** in termini di rinnovo di contratto ma anche con alcune Società private del settore merci (**RTC e RCCI**).

Mentre con la Società **Italo** da pochi giorni è ripreso il confronto sul rinnovo contrattuale. Prendiamo atto che da parte di Italo vi è la dichiarata volontà, con affidamenti specifici, determinati al tavolo, di discutere di ogni argomento, pur partendo da posizioni che segnano la distanza, senza alcun tipo di pregiudiziale nella ricerca di soluzioni, compreso il tema dei minimi tabellari.

È lo stesso atteggiamento che ci siamo promessi di adottare fin dal primo minuto, poiché crediamo che questa sia la strada migliore per procedere alla costruzione delle fondamenta, che ci possano permettere di costruire il rinnovo contrattuale che consenta di perseguire gli obiettivi, che, come OS, abbiamo fin dalla nascita di Italo-NTV.

Riprendo la nostra storia iniziata 70 anni fa da tre macchinisti: sicuramente, da allora molte cose sono cambiate. Essere un macchinista in Italia significa essere un macchinista Europeo. Per questo abbiamo lavorato molto durante questo periodo per migliorare le nostre relazioni europee con il sindacato dei macchinisti europeo ALE, di cui FAST-Confasal è vicepresidente.

Alcuni progressi sono stati raggiunti: **la nostra organizzazione è sempre più presente negli eventi europei** e stiamo partecipando alle consultazioni per le proposte a nuove modifiche alle direttive EU, al pari di ETF, CER. Sono inoltre molto soddisfatto nel dirvi che finalmente a fine mese ci sarà nuovamente il direttivo in presenza ALE.

Questione “Rinnovo Regolamento Circolazione Ferroviaria (RCF)”

Un appunto su un tema che forse qualcuno sta facendo “passare in sordina”: **il rinnovo del RCF** da parte di ANSFISA. Come ben sapete, l’Agenzia è pronta a rimuovere totalmente i riferimenti alla composizione dell’equipaggio, sia sul “capotreno” che addirittura sul “macchinista”. Nonostante noi ci siamo fermamente opposti a questo modo di agire, proponendo modifiche costruttive e realistiche, l’Agenzia delega molti dei suoi rifiuti all’agenzia europea ERA.

Noi stiamo continuando ad opporci, con tutti i mezzi disponibili. Dobbiamo essere altrettanto schietti nel capire che per come è stato messo in piedi il sistema di certificazioni sicurezza delle IF in UE: le IF hanno piena discrezionalità nel decidere sul proprio equipaggio grazie alla “libertà” data dallo strumento SGS – Sistema gestione sicurezza. In realtà, noi dobbiamo intervenire proprio qui: grazie ai nostri preziosi RLS, che verranno coinvolti nel processo decisionale in materia di salute e sicurezza del lavoro. Il nostro impegno nel far valere le nostre idee davanti ad ANSFISA comunque continuano.

Il settore degli **Appalti Ferroviari** è già di per sé complesso a causa dell’eccessiva frammentazione e di gare al massimo ribasso, è stato ancor di più messo a dura prova dopo il periodo pandemico.

Tutte le società sono state costrette a ricorrere all’attivazione degli ammortizzatori sociali a causa della drastica (ed improvvisa) riduzione dei servizi erogati dalle società committenti facenti parte delle modifiche introdotte dal DL 34/2020 (Rilancio) al DL 18/2020 (Cura Italia), i quali prevedevano i pagamenti degli ammortizzatori ai lavoratori entro un mese e mezzo dalle richieste inoltrate dalle società, nonché la possibilità per le aziende plurilocalizzate di anticipare le integrazioni salariali alle maestranze interessate.

Circostanza a cui la gran parte delle aziende non hanno potuto far fronte per mancanza di liquidità. A distanza di tre mesi, solo una minima parte di lavoratori, del comparto, ha ricevuto un sostegno al reddito anticipato dall’azienda, mentre la maggior parte dei lavoratori nel settore erano, e in alcuni casi sono ancora in attesa dei ratei di cassa integrazione erogata dall’INPS.

Il Tavolo Nazionale, con grande senso di responsabilità, ha chiesto e sottoscritto, in extremis, con le aziende appaltatrici, l’anticipazione degli importi della 13ma e 14ma.

Oggi, a circa due anni e mezzo dall’inizio della pandemia, si sta lentamente tornando alla piena ripresa al 100% del servizio. Il volume di attività non è ancora sufficiente a ricoprire appieno il fabbisogno. Fortunatamente con l’arrivo della stagione estiva, le ferie verranno utilizzate come uno degli “strumenti tampone” per non ricorrere agli ammortizzatori.

In breve, la mancanza dei pagamenti dovuti ai lavoratori (per esempio: Ad **oggi ci sono lavoratori ancora in attesa di parte dell’Una tantum per il triennio 2018-2020**) ha alzato la tensione nel settore, fino ad arrivare ad una **prima azione di sciopero il 23/07/2021** della durata di mezzo turno di lavoro: non si esclude la prosecuzione ad un secondo sciopero data l’elevata partecipazione dei lavoratori.

Alcuni mesi fa si avviato un tavolo di confronto con la società Dussmann, che svolge il servizio di decoro nelle stazioni e a bordo treno, finalizzato ad un accordo di Secondo Livello, un “Contratto Settoriale”. Con la stessa Società, è già stato sottoscritto un **accordo per il lavaggio divisa**, da tempo oggetto di vertenza, che ha registrato un ampio gradimento da parte delle maestranze interessate.

Considerazioni finali

Al fine di dare spunto al dibattito congressuale, mi interessa mettere in evidenza il tema del CCNL unico della mobilità che in tanti dicono di voler ancora perseguire, ma nei fatti ci rendiamo conto che si cerca di allungare i tempi di realizzazione, magari sperando che ciò non avvenga mai.

I detrattori del contratto unico si cimentano ad avanzare sempre i problemi anziché tentare le soluzioni, e ciò è comprensibile da parte delle AADD di settore che cercano di difendere la loro posizione dominante sia nei riguardi delle aziende che della politica, è incomprensibile da parte del sindacato.

Sono cosciente che le mie sono affermazioni forti, ma mi permetto di mettere in evidenza la realtà dei fatti che partono dall'esperienza della confluenza di Trenord che certamente è migliorabile, ma si è passati per Trenitalia TPER, fino ai rinnovi avvenuti nelle Imprese Ferroviarie del trasporto merci come RTC e RCCI dove guarda caso sono tra le più sane ed applicano il CCNL della Mobilità Area AF smentendo chi pone solo problemi all'apparenza insormontabili. Il caso vuole che siano tutti contratti stipulati dalla FAST-Confsal.

La nostra posizione è chiara e visto lo stato dell'arte e lo scetticismo che si alimenta verso il contratto unico, siamo coscienti che non è possibile a distanza di circa 20 anni restare sul modello di CCNL unico della mobilità che avevamo ipotizzato all'inizio degli anni 2000, ma il principio resta invariato.

Quindi, se veramente si vuole realizzare quell'idea dei contratti di comparto per contrastare il dumping salariale, necessitano atti concreti senza dover per forza violentare le imprese sane che si avvicinano all'applicazione pur facendo mille resistenze.

Infatti, riteniamo che Imprese ferroviarie come ad esempio Italo, che in qualche modo sono disponibili ad un dialogo formale, non possono più fermarsi agli "affidi" verbali ma devono avviare da subito percorsi concreti di adesione del loro contratto aziendale al CCNL unico della mobilità.

Si! Perché continuare ancora con le due aree: AF e Autoferrotranvieri, continua a creare gli alibi e dare forza a chi ricerca solo le difficoltà.

A nostro avviso **il lavoro deve essere volto a smontare la tesi che il contratto della mobilità sia uno strumento che altera la sana concorrenza.**

Dopo aver sintetizzato le attività svolte e cosa siamo riusciti a consolidare negli scorsi tre anni, auspico di aver fornito abbastanza materiale per una continuazione propositiva e stimolante dei lavori.

Si può affermare che l'attività costante ed intensa abbia portato dei frutti. **Non è il momento, però, di fermarsi, in quanto i risultati raggiunti finora possono essere vanificati se non adeguatamente protetti.**

Sicuramente, c'è sempre margine di miglioramento. Non possiamo trascurare la "non assoluta" vittoria del SI nell'ultimo Referendum. Se una parte dei lavoratori non è pienamente soddisfatta del nostro operato significa che dobbiamo puntare ad obiettivi sempre più significativi.

La strada intrapresa è impegnativa, ma siamo pronti alla sfida. Anche perché riteniamo che le nostre scelte abbiano fondamenti concreti, siano sostenibili e possano garantire le dovute tutele per i lavoratori della Mobilità.



www.fastmobilita.it

In questi anni abbiamo continuamente ristrutturato il nostro sindacato e costruito la federazione dei trasporti proprio per avere la struttura necessaria ad affrontare i cambiamenti del mondo del lavoro e delle relazioni industriali.

Negli ultimi anni le nostre decisioni, che sono il frutto di scelte condivise all'interno delle nostre assise, senza alcuna interferenza o influenza esterna, si sono dimostrate valide ed efficaci. Purtroppo, più la nostra azione diventa solida, più ci esponiamo al dileggio di chi, anziché contrastare le idee, preferisce la delegittimazione e la calunnia (si aggiunge, il più delle volte, una totale assenza di dati a supporto di certe tesi).

Siccome, sappiamo che chi mal opera, mal pensa e ritiene che tutto il mondo giri con il suo sistema malato, questo non ci farà abbassare la guardia, anzi ci convince che siamo sulla strada giusta.

La nostra forza è stata sempre quella di conoscere la storia, non perché guardiamo allo specchietto retrovisore, ma perché crediamo che solo avendo solide basi si possa guardare avanti in una società in continua evoluzione.

Vi ringrazio per la vostra attenzione e vi auguro buon lavoro.



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI
Via Prenestina 170– 00176 – ROMA
Tel. 06 89535974 Fax. 06 89535976
E-Mailsn@slm.sindacatofast.it
Pec sn@pec.sindacatofast.it

