

**RELAZIONE**  
**DEL SEGRETARIO**  
**GENERALE**  
**PIETRO SERBASSI**



**FAST**



**CONFSAL**

CONFEDERAZIONE GENERALE  
SINDACATI AUTONOMI LAVORATORI



**CONGRESSO E DIRETTIVO**  
**NAZIONALE**  
**RIMINI**

**20-21-22 settembre 2021**

Colleghe, colleghi e graditi ospiti benvenuti.

Voglio innanzitutto ringraziarvi per la vostra partecipazione e per aver accettato il nostro invito ad intervenire all'apertura dei lavori del VII° Congresso Nazionale FAST-Confasal.

Saluto e ringrazio per la loro presenza e la loro testimonianza anche tutti gli eccellenti ospiti che hanno accettato il nostro invito e sono collegati in videoconferenza.

Per la prima volta al nostro congresso partecipa il Segretario Generale della Confasal al quale va la nostra stima, amicizia e ringraziamento per la svolta che dal 2017 ha saputo dare e sta continuando a dare alla nostra confederazione.

Permettetemi di ringraziarlo con grande affetto a livello personale, perché la sua azione di rinnovamento e il cambio di marcia impresso alla nostra confederazione ha ridato non solo vitalità, ma anche autorevolezza a tutte le federazioni aderenti. Si tratta di una svolta che ha favorito la crescita attraverso nuove adesioni, ha rilanciato l'attività dei nostri patronati e delle strutture dei servizi al cittadino, ha dato maggior vigore agli enti bilaterali e, per quanto ci riguarda, ci ha dato quel supporto che come federazione non abbiamo mai avuto prima e neanche sapevamo di poter avere dalla confederazione.

Per i più, probabilmente, sembreranno cose ovvie, ma per noi così ovvie e scontate non erano!

Chi mi conosce sa che non sono tipo da salamelecchi e non faccio giri di parole per captatio benevolentiae.

In questo caso sarebbero superflui sia gli uni che gli altri, perché la storia di questi ultimi tre anni parla da sola.

Grazie di cuore, Angelo Raffaele Margiotta!

Detto ciò, torniamo a noi. Ci troviamo a celebrare il nostro congresso con un anno di ritardo a causa della pandemia SARS-COV 19, che ha colpito l'economia del vecchio continente con una violenza che nessun'altra parte del mondo ha conosciuto. E l'Italia è uno dei Paesi dell'Eurozona che ha subito i danni peggiori. In questo lasso di tempo i blocchi e le chiusure hanno avuto anche effetti sulle "liturgie" democratiche del vivere comune, limitando qualsiasi forma di aggregazione sociale. Rinunciare ai consessi è una brutta ferita nella vita di qualsiasi associazione, ma lo è ancor di più per un'associazione sindacale come la nostra. Il lungo periodo trascorso con la sola possibilità dei contatti a distanza ha provocato cambiamenti nella mobilità delle persone, nella fattibilità di diverse lavorazioni e ha favorito lo sviluppo di nuovi mestieri e nuove opportunità, ma di sicuro non ci ha permesso di rinsaldare il rapporto personale e professionale con i lavoratori che ha bisogno, per alimentarsi e rafforzarsi, del contatto diretto e del confronto "in presenza".

Abbiamo fatto di necessità virtù. Per tamponare le richieste di aiuto durante il primo lungo lockdown ci siamo cimentati nell'assistenza on-line, cercando di attrezzarci ognuno nelle proprie case per realizzare un sistema adeguato di videoconferenze. Una modalità di contatto che ha sicuramente attenuato le difficoltà imposte dalle norme anti-Covid e che inevitabilmente potrà essere utilizzato anche in futuro. Al netto dei problemi legati alla pandemia, come segreteria generale già dallo scorso anno abbiamo approntato diverse riunioni in videoconferenza. E potremmo provare anche ad incrementare i nostri incontri online. Detto questo, nonostante il salto di qualità avvenuto nello sviluppo di questo sistema di comunicazione e la straordinaria capacità di adattamento dimostrata da tutte le nostre strutture, continuo a ritenere che gli incontri, i confronti e anche gli scontri dialettici se fatti di persona, siano più sinceri, trasparenti e decisamente più adatti a trovare soluzioni condivise. Mi riferisco in

particolare alle assise statutarie, ma il tema è identico anche in merito alle riunioni di relazioni sindacali. Riteniamo che le nuove tecnologie, seppur valide per migliorare la comunicazione, facilitare il confronto, sviluppare progetti, non possano diventare l'unico modo di incontrarsi. A chi fa il nostro lavoro non basta guardarsi negli occhi attraverso uno schermo.

Restiamo in ogni caso convinti che tutto quanto riusciremo a fare non ci verrà regalato, né sarà frutto della fortuna, ma di come il nostro talento saprà sfruttare le opportunità. E per noi il Covid ha rappresentato anche un'opportunità. Il periodo di lockdown ci è servito per riorganizzarci. Ci siamo guardati intorno e abbiamo capito che da lì in poi tutto andava rivisto da una nuova prospettiva. La prima cosa sulla quale abbiamo puntato è stata l'accelerazione dell'attività del nostro centro studi. Abbiamo coinvolto consulenti, esperti e collaboratori che hanno accettato di vivere con noi questa sfida. Grazie al loro contributo abbiamo raccolto dati ed elaborato proposte da avanzare e mettere a confronto con le altre parti sociali, siano esse sindacati, associazioni dei consumatori, partiti politici o istituzioni. In altre parole, mentre i più hanno pensato a curare l'immagine e i "like" sui social, noi ci siamo messi a fare analisi aiutati da professionisti competenti e disposti ad investire con noi il loro tempo, nella ricerca di soluzioni e idee per rilanciare il lavoro e l'economia prima possibile.

In altri tempi, che poi non sono così lontani, ora avrei elencato quanto fatto come segreteria generale nello sviluppo della federazione in questi anni, per poi dire cosa pensiamo di fare da domani in poi. Oggi, però, proprio a causa del cambiamento repentino e irreversibile della comunicazione e per la necessità di non tenere tutti gli ospiti e i delegati che non hanno potuto partecipare di persona a causa delle restrizioni troppo tempo davanti ai monitor, cercherò di essere molto sintetico andando all'essenziale e illustrando le idee su cui abbiamo lavorato dall'inizio della pandemia, a partire da quelle scaturite lo scorso anno nell'ambito del convegno "Italia Velocemente Connessa". Un'iniziativa che siamo riusciti a fare in presenza, con tutti i distanziamenti previsti, e che si poneva l'obiettivo non di contestare, ma di collegare i progetti Italia Connessa e Italia Veloce realizzati dagli ex ministri delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio e Paola De Micheli. Partendo da questi due lavori, che a onor del vero avevano una loro continuità, ci siamo cimentati in una dettagliata analisi con osservazioni e proposte sul futuro dei trasporti in Italia e ci siamo confrontati in un convegno con addetti ai lavori di esperienza e grande qualità tecnico-organizzativa. A dicembre 2020 il nostro centro studi della fondazione SMA ha proseguito la sua attività con un report dedicato al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Successivamente, in occasione della convocazione del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, come ConfSal abbiamo presentato un documento che sintetizzava le nostre analisi e le nostre proposte in merito al PNRR. Corre l'obbligo ricordare che in quell'occasione il ministro in persona si era impegnato a proseguire con quel tipo di incontro in una sorta di cabina di regia con le parti sociali. Altri incontri ce ne sono stati, ma la nostra organizzazione non è stata più convocata.

Malgrado la promessa tradita, abbiamo continuato ad andare avanti. Convinti che il lavoro, quando è ben fatto, non è mai tempo perso. Nel mese di aprile, nel corso di un webinar a cui ha partecipato il viceministro Teresa Bellanova, abbiamo presentato il nostro Position Paper sulla "Digitalizzazione nei Trasporti". Rapporto che in diretta è stato apprezzato da tutti gli interlocutori, tra cui rappresentanti del sindacato e delle imprese, compresa la senatrice Bellanova.

È evidente che mentre nel mondo del lavoro pubblico la ConfSal e le sue federazioni vengono solitamente coinvolte nei confronti istituzionali, la politica fatica ancora a dare

continuità al dialogo con la Confasal e sue le federazioni dell'impiego privato. Non soffrendo di sindromi di isolamento o di abbandono, abbiamo proseguito per la nostra strada e ci siamo tolti lo sfizio di mettere a confronto i vari testi del PNRR, dalla prima bozza pubblicata fino a quella definitiva inviata alla Commissione europea, con i nostri documenti pubblicati e abbiamo scoperto e messo in evidenza in un position paper dello scorso maggio intitolato "Analisi di congruenza tra PNRR Italia e istanze di CONFESAL e FAST-CONFESAL", che ben 10 punti coincidono con le proposte che abbiamo avanzato fin dal mese di ottobre 2020 e abbiamo inviato a tutti i gruppi parlamentari. Non siamo così presuntuosi da sostenere che i nostri documenti siano stati la base di lavoro di chi ha predisposto il Piano di ripresa, ma ci piace pensare che qualcuno li abbia letti e abbia apprezzato il nostro lavoro.

Chiaramente, è nostra intenzione continuare a tenere il PNRR sotto la lente di ingrandimento. Per questo, stiamo già lavorando ad un convegno che aggiorni, ad un anno di distanza, l'analisi fatta in "Italia Velocemente Connessa". Allo stesso tempo, ci prepariamo ad approfondire le tematiche specifiche dei vari settori, con convegni mirati che affrontino anche il tema dell'obiettivo principale che lo stesso Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili si è dato fin dal cambio del nome, quella che viene definita la transizione green. Quanto prima affronteremo i problemi che riguardano il TPL, comparto di cui molti parlano, ma pur avendo in pochi contezza di quale sia l'impatto ecologico, economico e i carichi di lavoro nel settore. Non è mia intenzione fare anticipazioni sui nostri studi, ma non penso di svelare niente se dico che in termini di sicurezza del servizio il TPL non ha nulla da invidiare agli altri vettori, così come in termini di inquinamento atmosferico, però ci sono molte cose da dire in merito alle turnazioni di lavoro e alle incongruenze con il codice della strada. Temi che riguardano tutto il trasporto su gomma sia nel caso merci che in quello passeggeri.

Altra questione su cui nei mesi scorsi abbiamo avviato un'approfondita analisi è quella della sicurezza sul lavoro. Un terreno su cui, oltre alla competenza dei nostri consulenti e al bagaglio di esperienza maturato sul campo dai nostri sindacalisti, possiamo avvalerci anche del prezioso supporto di Francesco Marcelli, consigliere del CIV INAIL su indicazione della Segreteria Generale CONFESAL, che ci consente di avere un punto di osservazione privilegiato sui dati e le problematiche che riguardano la tutela della salute e la prevenzione sui luoghi di lavoro.

Su questo fronte, purtroppo, abbiamo dovuto constatare che dopo anni di miglioramento continuo, il trend degli infortuni e degli incidenti mortali, al netto del Covid, si è prima stabilizzato per poi riproporsi nuovamente, dopo la tenue ripresa delle attività produttive, come una vera e propria emergenza sociale. I fatti drammatici che conquistano gli onori della cronaca hanno spesso permesso svolte importanti, come è accaduto con l'incidente della ThyssenKrupp di Torino che ha di fatto favorito l'emanazione della legge 81/2008.

Il 2020 si è aperto con un gravissimo incidente ferroviario dove due colleghi macchinisti hanno perso tragicamente la vita. La pandemia e il lockdown scoppiati nei giorni successivi hanno fatto dimenticare troppo in fretta la notizia, ma per i nostri cuori la morte di Giuseppe Ciccù e Mario Di Cuonzo è una ferita ancora aperta. L'incidente, come molti altri, poteva essere evitato? Secondo noi sì! Motivo per cui saremo sempre vigili ed estremamente scettici sulla semplificazione delle regole, perché nei trasporti la salute e la sicurezza sul lavoro coincide anche con la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Ragione per cui nulla va lasciato al caso e ogni cambiamento va fatto con oculatezza e nella ricerca di un continuo miglioramento.

Quest'anno, senza dubbio, la notizia che ha riaccessato l'attenzione sul tema è stata la morte di Luana D'Orazio, giovanissima madre di un bambino di 5 anni che ha perso la vita a causa di un orditoio. La disgrazia è stata preceduta dalla morte sul lavoro di un ragazzo poco più che ventenne nello stesso distretto tessile del pratese. Drammi che hanno scosso più del solito la sensibilità dell'opinione pubblica e i mass media. Non si è trattato, però, di casi isolati. L'ondata di vittime, purtroppo, non solo non si è interrotta, ma si è addirittura intensificata ed è di nuovo ora che il Paese intero si faccia carico di un problema che da troppo tempo sembra avere smarrito possibilità di soluzione.

Sono queste, in estrema sintesi, le considerazioni che ci hanno spinto a lanciare la grande campagna sulla sicurezza sul lavoro "TRA.IN-S TRAsportiamo IN Sicurezza". Una iniziativa fortemente condivisa e supportata dal Segretario Generale CONFESAL a livello di confederazione che si snoda attraverso una serie di eventi che ha preso il via a giugno 2021 e terminerà a giugno 2022. In seguito, la nostra federazione darà vita ad un osservatorio permanente che periodicamente verificherà lo stato dell'arte e l'avanzamento dei provvedimenti annunciati e promessi dalla politica anche conseguentemente alle nostre proposte.

Il primo tema su cui abbiamo portato l'attenzione è quello della formazione degli RLS, che va affrontata in un'ottica di maggiori competenze e di maggiore assistenza a queste figure che rappresentano le "sentinelle" sulla sicurezza sul lavoro. È necessaria, inoltre la diffusione capillare dei Sistemi di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro che devono prevedere una vera partecipazione dei lavoratori.

Un altro punto, fra i tanti di cui si occuperà la campagna, su cui continueremo a battere è la creazione del "polo unico della sicurezza sul lavoro" che a molti potrà sembrare doppiamente alla proposta della Procura Nazionale del Lavoro, ma che rappresenta, invece, il suo naturale completamento. La procura del lavoro, infatti, interviene ex post alla tragedia, mentre il polo unico della sicurezza interviene ex ante, muovendosi sul terreno della prevenzione e con l'obiettivo di evitare gli incidenti, alimentando una "cultura della sicurezza sul lavoro".

L'ultima questione, ma non per importanza, riguarda il ruolo dell'INAIL, che a nostro avviso dovrebbe essere trasformato in un "soggetto coordinatore della vigilanza sull'applicazione delle norme sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro".

Insomma, se è vero che abbiamo rinviato di un anno il congresso, è anche vero che in questi mesi non siamo mai stati con le mani in mano. Abbiamo svolto una mole di lavoro significativa e ne abbiamo programmato altrettanto per i giorni a venire. Si tratta di una scelta strategica, finalizzata a consentire al nostro sindacato di tenere il passo con i tempi che cambiano e di essere riconosciuto come un interlocutore serio, responsabile e tecnicamente preparato.

C'è chi sostiene che in questa era della comunicazione prima di ogni cosa è importante dire qualcosa alla pancia della gente più che sapere cosa dire alla gente! A chi ci critica per la difficoltà di una comunicazione efficace che valorizzi il lavoro che facciamo tutti insieme rispondo che è vero, ma ritengo anche che mentre ci impegniamo ad affinare le nostre tecniche sul fronte comunicativo, non possiamo rischiare di perdere la nostra professionalità e la conoscenza delle materie che sono alla base del nostro lavoro. Sui social e in tv troviamo esperti in tutti i campi, ma noi sappiamo che per garantire occupazione bisogna conoscere il lavoro e noi questa conoscenza dobbiamo accrescerla ed approfondirla ogni giorno che passa. Il filosofo britannico Thomas Hobbes diceva: "prima vivere, poi filosofare!". Noi dobbiamo fare entrambe le cose, individuando di volta in volta le nostre priorità, che sono anche lo studio e l'analisi dei processi

produttivi e il nostro modello organizzativo. Poi senza ombra di dubbio dobbiamo anche adeguare e modernizzare il nostro modo di comunicare, ma sempre senza perdere di vista i nostri obiettivi.

Tra questi c'è sicuramente quello, oggi prioritario più che mai, di creare la rete di relazioni sindacali necessaria per poter firmare i Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro. La nostra vocazione è ricercare una unità del fronte sindacale ed evitare che i contratti siano strumenti legalizzati di dumping sociale. Di qui la ricerca di arrivare a contratti di settore che possano omogenizzare i diritti, consolidandoli per tutti i lavoratori in un sistema di solidarietà sociale fra categorie con forze contrattuali differenti. Ma è evidente che i contratti di settore di cui oggi si deve parlare non possono essere quelli che, unitamente a CGIL, CISL e UIL, abbiamo sostenuto nelle trattative per il CCNL delle Attività Ferroviarie e per il CCNL della Mobilità!

I tempi cambiano e le idee vanno adeguate ai tempi. A nostro avviso oggi servono contratti collettivi che abbiano una costruzione diversa, nuova e moderna, che permetta di raggruppare più categorie di lavoratori, ma allo stesso tempo dia la possibilità di differenziare le esigenze per ogni differente filiera produttiva. E anche, perché no, che favorisca il negoziato aziendale non limitandolo ai premi di produttività e alle flessibilità sul lavoro.

Argomenti complessi, ma ineludibili. Continuare a discutere di CCNL della Mobilità, CCNL del Trasporto Aereo o CCNL della Viabilità così come se ne discuteva dieci anni fa significa essere fuori dal tempo. Persino il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha cambiato nome per dare il senso dei nuovi obiettivi che rientrano nel suo ambito di competenza: un segnale dalla politica per una volta potremmo anche prenderlo.

Probabilmente il sindacato tutto sta attraversando uno dei periodi più difficili, un livello di credibilità sceso ai minimi storici. Tocca a noi rilanciare non tanto la sua immagine quanto il suo ruolo, prendendo posizioni anche di rottura con il passato, ma che diano con chiarezza la rotta da seguire. Perché per dirla con le parole di Seneca: "Non esiste vento favorevole per il marinaio che non sa dove andare". In altre parole, non serve arroccarsi cercando la continua esclusione di compagni sindacali, o meglio, l'esclusione o l'inclusione a prescindere dalle proposte e dall'omogeneità degli obiettivi. Compagni sindacali che condividono medesimi obiettivi non possono dividersi perché hanno idee diverse su come raggiungerli. Ma anche chi ha obiettivi differenti non può essere escluso, perché la democrazia vive e cresce solo grazie al confronto di idee diverse, non nella ricerca del pensiero unico.

Lo voglio ricordare prima a me stesso: la FAST-Confasal nasce dall'aggregazione di più sindacati professionali che avevano compreso che il contratto di mestiere non poteva essere il futuro. Quindi, accettando il principio della contrattazione collettiva abbiamo fatto sì che il sindacalismo autonomo professionale in questi anni si trasformasse, anche con diversi travagli interni, in un sindacato che deve garantire ai lavoratori i diritti base e le motivazioni necessarie per svolgere al meglio anche le attività altamente professionali.

La nostra ragione di esistere si basa sulla focalizzazione delle esigenze dei lavoratori dipendenti siano essi di diritto che di fatto, non sulla concorrenza fra sindacati, perché questa porta ad aspettare e agire per reazione alle iniziative degli altri, mentre concentrarsi sui propri valori porta a fare scelte chiare e spesso pionieristiche.

Un esempio dei tanti risultati raggiunti in questi anni grazie alla collaborazione tra sindacati professionali è quello di Alas, federazione nata con il Congresso FAST-Confasal di Roma del 2016 dalla fusione di Autotrasporto, Logistica e Merci e Territorio, Appalti e Servizi. In quell'occasione Alas ebbe già una rappresentanza importante, ma era

distribuita in sole tre regioni: Piemonte, Lombardia e Lazio. Oggi si presenta con una rappresentanza triplicata e iscritti sparsi in sette regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia, Veneto, Sicilia, Puglia e Lazio.

Infine, oltre ai contratti e alla rappresentanza, non posso esimermi dall'affrontare il tema del diritto di sciopero. Si tratta di un argomento che ci sta molto a cuore e che stiamo affrontando ricercando tutti i dati possibili per svolgere un'analisi dettagliata e approfondita. Riteniamo, infatti, che dalla Presidenza del professor Roberto Alesse tale diritto non sia più tutelato come il dettato costituzionale prevede. Per ora è solo un nostro punto di vista, anche se è abbastanza evidente che famiglie professionali come i DCT di Atac oppure i pulitori viaggianti sui treni AV abbiano di fatto perso questo diritto fondamentale. La questione sarà fin da subito al centro della nostra attenzione e dei nostri studi alla stregua di quello che stiamo già facendo sulla salute e sulla sicurezza dei lavoratori.

Sul fronte macroeconomico molti segnali, fortunatamente, consentono di guardare ai prossimi mesi con cauto ottimismo. Nel secondo trimestre il Pil è cresciuto a sorpresa del 2,7% sul trimestre precedente e del 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2020. L'Italia ha fatto meglio della Francia, che ha chiuso i tre mesi con un +0,9% congiunturale, e della Germania, che ha deluso le aspettative con una crescita dell'1,5%. Da fanalino di coda dell'Europa, l'economia italiana, come sottolineato è diventata traino, insieme a quella spagnola, superando ampiamente la media Ue del +2%. L'obiettivo di una crescita su base annua intorno al 5%, come indicato dalla stessa Commissione, dal Fmi, da Bankitalia e, seppure in modo prudente, considerando il diffondersi della variante Delta, anche dal governo, sembra dunque raggiungibile. Il Pil acquisito calcolato dall'Istat, quello che si otterrebbe con una variazione nulla nel terzo e nel quarto trimestre del 2021, è infatti già al +4,7%. E molti, parlando di un vero e proprio boom economico, pronosticando una possibile revisione delle stime a +6%. Detto questo, è presto per festeggiare. La risalita dei contagi rappresenta un'incognita da non sottovalutare, anche perché, soprattutto sul lavoro, la ripresa è ancora parziale. A luglio l'occupazione è calata, con 23 mila persone in meno al lavoro rispetto a giugno (-0,1%), soprattutto autonomi. È scesa anche la disoccupazione, ma solo grazie all'aumento degli inattivi, ovvero di coloro che non hanno un posto e nemmeno lo cercano: sono stati 28mila in un mese, lo 0,2% in più di giugno. Il bilancio annuo risulta ancora positivo: con la risalita registrata tra febbraio e giugno, il numero di occupati è superiore a quello di luglio 2020 di 440 mila unità (+2%). Il confronto coi livelli pre-Covid, però, resta negativo: rispetto a febbraio 2020 mancano oltre 260 mila occupati.

È in questo scenario che il Recovery plan inizierà a dispiegare le sue potenzialità, con la prospettiva, e la promessa, di fare la differenza. L'anticipo di 25 miliardi (il 13% del Fondo da 191,5 miliardi) erogato dalla Ue a metà agosto sarà distribuito quest'anno su oltre 120 progetti, alcuni già partiti a fine 2020. Le spese si aggirano attorno ai 14 miliardi: tra le voci più consistenti il programma Transizione 4.0, cioè gli incentivi a sostegno della transizione digitale per le imprese (oltre 1,7 miliardi) e il rifinanziamento del Fondo Simest (1,2 miliardi), mentre oltre un miliardo andrà ai Comuni per la messa in sicurezza del territorio e l'efficienza energetica degli edifici pubblici. Ma una fetta robusta dei primi finanziamenti erogati da Bruxelles, anche in sostituzione di investimenti già programmati, è riservata ai trasporti, settore strategico che potrebbe essere il volano più efficace per la ripresa economica. Complessivamente gli interventi sulle infrastrutture, sulla mobilità e sulla logistica sostenibili contenuti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ammontano a 62 miliardi. Risorse che, secondo il governo, saranno in grado di rivoluzionare il Paese. Tempi di viaggio in treno più

contenuti, stazioni distribuite più equamente tra aree del Paese, interventi sulla rete come mai negli anni passati, uno spostamento della quota di viaggiatori sui treni a scapito delle auto, con conseguenti benefici per l'ambiente. Sono solo alcuni dei cambiamenti promessi dal ministro Enrico Giovannini. In particolare, secondo l'Allegato infrastrutture al Def, che fa il punto sul contributo del PNRR al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, la programmazione ferroviaria porterebbe ad una riduzione (rispetto al 2021) media ponderata del tempo medio di viaggio ferroviario del 17,2%, con un calo più accentuato al Sud e Isole e al Nord (rispettivamente -24,4% e -22%, contro il -4,5% del Centro). Il PNRR darà anche una forte spinta ad interventi sulla rete ferroviaria. Nell'intero arco del piano è prevista l'elettificazione di oltre 1.800 km di linee, cioè più di 10 volte quanto realizzato negli ultimi 10 anni in Italia. In ambito regionale si prevede inoltre la realizzazione di circa 700 km di nuove linee ferroviarie regionali, di cui oltre il 60% al Sud. È previsto anche lo sviluppo tecnologico delle infrastrutture ferroviarie, con l'implementazione del sistema ERTMS, che si stima si tradurrà nella riduzione di circa 3mila avarie all'anno. Infine, è programmata la riqualificazione di numerose stazioni di interesse per circa 3 milioni di utenti potenziali, anche per favorire un riequilibrio modale del trasporto ferroviario rispetto a quello privato su gomma, contribuendo così alla riduzione dell'inquinamento e più in generale della congestione stradale. Al 2030, con l'entrata in esercizio degli investimenti del Piano, si stima un incremento di utilizzo del trasporto ferroviario del 66% a discapito del trasporto privato, che vedrà ridurre la propria quota modale del 6%: con il risultato che nel 2030 la quota del trasporto ferroviario passerà dal 6% del 2019 al 10% nel 2030, mentre quella dei mezzi privati calerà dall'82% al 77%.

Entrando nel merito degli interventi, si ritiene importante l'inserimento nelle opere prioritarie delle direttrici ferroviarie trasversali appenniniche del Centro Italia (potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara e potenziamento Roma-Pescara) nonché l'AV Salerno-Reggio Calabria e la velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. In ambito stradale, si plaude all'inserimento del nuovo programma prioritario "Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne", con investimenti programmati di circa 16,5 miliardi, che risponde perfettamente a quanto FAST-Confisal già aveva evidenziato nel position paper "Italia Velocemente Connessa" a proposito dei fabbisogni di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete secondaria del Paese.

Una nota dolente circa gli investimenti programmati riguarda la cronica dimenticanza della tematica degli interporti e delle piattaforme logistiche che, invece, rappresentano nodi fondamentali della rete al fine di promuovere una logistica efficiente, il decongestionamento delle tratte stradali, la promozione del traffico intermodale e strutture buffer a servizio delle banchine portuali. Anche quest'anno, non può non registrarsi la totale assenza pianificatoria e programmatica di tali infrastrutture a livello nazionale.

Comincia adesso la fondamentale fase della messa a terra di tali investimenti, accanto alla non meno importante approvazione delle riforme del comparto: dalle concessioni portuali, alla nuova piattaforma digitale logistica nazionale, passando per le modifiche al codice degli appalti e la velocizzazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari. FAST-Confisal è pronta a costruire un percorso congiunto per la progettazione di tali riforme con le strutture e gli enti preposti, fermo restando la necessità di essere sentinella oggettiva sullo stato di avanzamento degli investimenti e delle riforme deliberate che rappresentano l'unica via percorribile per lo sviluppo presente e futuro del nostro Paese e dei nostri lavoratori.

Per quanto riguarda l'analisi dei vari settori, preferisco che siano i segretari nazionali, ciascuno per il suo ambito di competenza, a relazionare nel dettaglio sul lavoro svolto e sulle criticità da affrontare nei prossimi mesi. Permettetemi, però, di fare un accenno ad alcune questioni di estrema attualità. L'Anas, una delle prime stazioni appaltanti del Paese, sarà chiamata a svolgere un ruolo fondamentale nell'ambito del Piano di ripresa. Oggi la società, per il rientro delle strade dagli enti regionali di oltre 6.000 Km, avvenuti tra il 2018 e 2021, gestisce complessivamente 32.000 Km di rete stradale e autostradale, sulla quale insistono oltre 14.000 ponti e viadotti e circa 2.000 gallerie. Guardando al prossimo futuro è chiaro che vi sia bisogno di un cambio di passo senza il quale diventa complicato affrontare la fase di rilancio economica e sociale del Paese. Sono tre i punti principali da affrontare:

- 1) All'ampliamento della rete stradale in gestione non ha fatto seguito l'implementazione dell'organico, già in precedenza carente;
- 2) Gli obiettivi che hanno determinato l'acquisizione di Anas da parte di Fs sono falliti, a cominciare dalla tanto reclamata fuoriuscita di Anas da perimetro pubblico, di cui a tutt'oggi non vi è traccia;
- 3) Il Dpr 1126, che regolamenta l'organizzazione dei servizi di manutenzione e sorveglianza della rete stradale, a causa della carenza di organico è sostanzialmente disatteso con gravi ricadute, in termini civili e penali, sul nostro personale a cui ancora oggi non vengono fornite adeguate tutele legali e assicurative.

Per quanto riguarda il trasporto di persone e merci via mare, siamo convinti che l'Italia con i suoi 8.500 km di costa, di fronte al canale di Suez, può e deve recuperare l'innato ruolo di centro di propulsione del Mediterraneo. La recente istituzione di una "consulta" presso il MIMS, per elaborare proposte e stime sull'impatto delle politiche e degli interventi da mettere a "terra", è un buon inizio ma non basterà un organo consultivo a risolvere le criticità di un universo distrutto dal cancro della burocrazia. Servono misure assai più drastiche, investimenti ben più onerosi, provvedimenti assai più incisivi. Solo questo può ridare vigore ad un comparto capace di coinvolgere una infinità di realtà economiche e produttive eterogenee, ma strettamente interconnesse, dallo shipping alla cantieristica navale, dalla filiera del diporto a quella ipertecnologica degli strumenti per la navigazione, dalla crocieristica e gli innumerevoli servizi di movimentazione passeggeri e merci alle attività assicurative e dei servizi legati a un altro settore strategico, quello del turismo. I marittimi e i portuali chiedono alle istituzioni coraggio, impegno e voglia di ripartire.

Sul fronte del trasporto aereo, infine, dobbiamo ammettere che in Italia sicuramente la crisi non può essere accreditata solo alla pandemia. Basta guardare cosa succede alla compagnia di bandiera, un comparto che vede in difficoltà circa 10.800 lavoratori diretti dell'attuale Alitalia in Amministrazione Straordinaria e Cityliner sempre in AS e probabilmente altrettanti indiretti. Nonostante il settore abbia importanti prospettive di crescita e di ripresa, ancora si fa fatica a progettare e rilanciare l'intero sistema del trasporto aereo nazionale. Anche qui dobbiamo continuare a stigmatizzare il comportamento dei commissari che, pur rientrando nel sistema "confindustriale", si ostinano a non convocare la FAST-Confisal, manifestando ancora una volta la "sudditanza" ad un sistema di relazioni fallimentare e fallito, che non è in grado di dare alcun apporto positivo alla soluzione dei problemi. Di contro, ITA SpA ha ritenuto opportuno convocare anche la FAST-Confisal al tavolo negoziale. Sia per le questioni

tecniche relative ai temi specifici del personale di volo e del personale di terra, sia per i temi inerenti al nuovo contratto da applicare.

In merito alla vertenza in atto esiste una strisciante polemica, sulla quale preferendo la ricerca di soluzioni alle inutili strumentalizzazioni evito di entrare nel merito. Ma sono certo che i lavoratori abbiano ben compreso cosa sia accaduto. Ritengo pertanto superfluo ribattere a comunicati fuorvianti che servono solo ad alimentare polemiche, mettendo da parte pragmaticità e trasparenza. Il percorso avviato, in ogni caso, non ci consente di abbassare la guardia, anche perché riteniamo pericolosissimo far prendere decisioni in autonomia al management pensando così di scaricare le nostre responsabilità. Come FAST-Confasal e Assovolò riteniamo di poter essere valutati su quello che faremo e non su quello che fino ad oggi hanno fatto altri, nel bene e nel male. Come sindacato restiamo coerenti nella visione di fare i contratti di settore, ma in fasi complicate di rilancio e se il CCNL di settore dovesse servire per operazioni ad excludendum, riteniamo coerente valutare le proposte aziendali e valutarle seriamente senza tabù, con la consapevolezza che il sindacato, qualunque sindacato, non possa accettare accordi che favoriscano il dumping sul lavoro.

Consentitemi, inoltre, di dire due parole sul tema dell'obbligo vaccinale, argomento di stretta attualità che non intendo eludere. La Confasal, con una nota condivisa, ha formalizzato al Primo Ministro Draghi che in assenza di obblighi vaccinali, necessitano misure in grado di contemperare la scelta del lavoratore in merito alla vaccinazione col diritto alla salute della comunità di lavoro in cui egli fa parte. È una questione che occorre affrontare con equilibrio per giungere ad un'intesa ponderata che tenga conto dei principali aspetti che dalle diverse parti vengono posti e sono spesso frutto di polemiche che avvelenano il clima la pace sociale. Non è compito del sindacato prendere decisioni che spettano alla politica e alle autorità sanitarie, ma lo è certamente quello di sensibilizzare tutti ad adeguarsi alle regole e di lottare contro le discriminazioni negli ambienti di lavoro.

## Conclusioni

Mi accingo ad andare verso le conclusioni, ricordando che finalmente anche la costituzione della nostra Fondazione SMA si è completata positivamente ed è prevista l'assemblea dei soci per il 5 ottobre p.v. per eleggere il Comitato di Indirizzo e aprire ufficialmente la fase operativa.

Un altro obiettivo raggiunto grazie al lavoro svolto in questi anni, che non si è fermato durante la pandemia. Il comitato scientifico, grazie al coordinamento del Prof Paolo Pizzuti, già sta prendendo corpo e, come detto prima, il centro studi ha iniziato la sua intesa attività di analisi e di elaborazione documentale già dallo scorso anno. Abbiamo inoltre messo in atto la pianificazione per la nascita della struttura legale di supporto alla federazione. Un progetto che ha stentato a partire lo scorso anno, ma che, con la partenza della fondazione, subirà una forte accelerazione. La struttura, così come l'abbiamo concepita grazie all'eccellente lavoro dell'Avv. Giovanni Amendola, tornerà molti utile a tutti. E ci permetterà non solo un salto di qualità dal punto di vista dell'operatività, ma, ottimizzando risorse e facendo le necessarie sinergie, anche di toccare con mano il nostro livello di efficacia ed efficienza.

Come Federazione FAST-Confasal in questi ultimi 5 anni abbiamo raggiunto traguardi che noi stessi ritenevamo molto ambiziosi. Ma ci abbiamo creduto in molti e orgogliosamente oggi possiamo dire che: abbiamo sanato le casse del sindacato senza

mai rinunciare all'attività sindacale, anzi ci siamo contornati di professionisti capaci e disponibili a scommettere sulle nostre idee, abbiamo allargato la nostra azione in diversi settori dove il nostro nome ormai è noto e non può essere ignorato più da nessuno. Stiamo collaborando addirittura con la Confasal nella costruzione di settori come la Confasal Edili che spesso incrocia le nostre attività quando parliamo di infrastrutture viarie, tanto che l'attuale coordinatore è l'amico Pasquale Cataneo.

E' stato un percorso impegnativo, ma anche molto proficuo: se vogliamo continuare ad accrescere la nostra credibilità e la nostra autorevolezza, dobbiamo sempre ricordare che saremo valutati in base a ciò che facciamo, a come appariamo, a cosa diciamo e a come lo diciamo.

Il passo successivo dopo questo congresso sarà quello di pretendere il nostro "diritto di Tribuna" nelle relazioni sindacali in tutti i settori che rientrano nel nostro perimetro d'azione. Per fare questo, voglio essere chiaro fin da subito: è importante il discorso sulla rappresentanza e rappresentatività, ma diventa essenziale come verranno disegnati i nuovi CCNL. Se avranno uno schema solidaristico, inclusivo e saranno volti a diventare strumento di contrasto al dumping sul lavoro dipendente, saremo disponibili a dire la nostra e a garantire una vera fase negoziale di secondo livello aziendale ricca e sfidante. Di contro, se si pensa ancora che non sia giunto il momento di seguire questo schema, a federazioni come la nostra conviene prendere in considerazione l'idea, fra l'altro compatibile con la carta costituzionale, dei contratti professionali o, come chiedevano i nostri padri sindacali negli anni '80 dello scorso secolo, dei "contratti di mestiere". La consapevolezza della nostra potenzialità e di cosa sia possibile fare o non fare, fino ad oggi è stata la nostra forza che ci ha permesso di arrivare fino a questo congresso che è il VII°, ma il secondo che si svolge con un vero dibattito fra i diversi settori.

Riguardo al senso da dare alla nostra attività, cercare di orientarla quanto più possibile verso gli obiettivi che ci diamo nelle nostre assise e nei nostri congressi è la cosa più importante. Tante volte siamo stati accusati di "volare troppo in alto". Beh, nel 2000 in pochi avremmo scommesso che a oltre vent'anni avremmo potuto vantare i risultati ottenuti. Non tanto rispetto agli associati, che sono aumentati in maniera esponenziale di 10 volte, ma anche rispetto alla costruzione di una Fondazione che non solo consolida il patrimonio immobiliare del sindacato, ma ci dà anche la possibilità di poter contare su un Comitato Scientifico, su un centro studi e su un sistema di comunicazione che assistono e supportano la nostra federazione.

La nostra forza, anche quando con la testa abbiamo mirato in alto, è stata quella di rimanere sempre con i piedi per terra. Come diceva Seneca: "Non possiamo dirigere il vento, ma possiamo orientare le vele". E noi le nostre, fino ad oggi, abbiamo saputo muoverle con grande efficacia.