

Colleghe, Colleghi e graditi ospiti,
benvenuti.

I pochi mesi di distanza che ci dividono dall'ultimo congresso nazionale ci consentono di non dilungarci troppo sullo scenario politico ed economico generale, che resta difficile e poco incoraggiante. Questi primi mesi del 2017 non si sono contraddistinti per grandi segnali di sviluppo e di ripresa. E anche le timide schiarite che appaiono qua e là all'orizzonte somigliano più ad un effetto trascinarsi rispetto alla ripresa ben più marcata del resto dell'Eurozona che ad un tentativo di ripartenza del tessuto sociale e produttivo del Paese. Non è un caso che le ultime stime della Commissione Europea, contenute nelle Previsioni di primavera, vedano l'Italia ancora una volta come fanalino di coda, unico Paese che quest'anno non riuscirà a raggiungere neanche l'1% del Pil. La situazione, purtroppo, non migliorerà il prossimo anno. Anzi, secondo Bruxelles potrebbe anche peggiorare. A fronte di prezzi che iniziano a risalire (+1,9% ad aprile sul 2016), infatti, la produzione industriale non riesce ad ingranare la marcia (+0,4 a marzo rispetto a febbraio), i consumi non ripartono (-0,4 a marzo sul 2016) e la disoccupazione resta elevatissima (11,7% a marzo), con un dato allarmante sugli over 50 senza lavoro, che per la prima volta hanno superato i giovani. Come non bastasse, sono pure tornati a galla problemi mai risolti come la vertenza Alitalia, su cui l'ex premier Matteo Renzi nel 2015 assicurava che bisognava "allacciarsi le cinture, che si prende il volo".

Il quadro generale, insomma, resta fortemente negativo. Tuttavia, sono convinto che il buon senso e una buona dose di pragmatismo ci impongano di non farci scoraggiare dalle difficoltà. Non deleghiamo ad altri la scelta delle soluzioni, relegandoci nel ruolo di spettatori, critici o plaudenti. Non è nello stile della FAST-Confsal!

Per questo oggi, nell'esprimere il mio pensiero, eviterò di impelagarmi in lunghe analisi da "diario di bordo". Il mio proposito è, invece, quello di offrire in questa sede spunti di riflessione e di dibattito, di chiarire e condividere comuni linee politiche, organizzative, contrattuali e, soprattutto, di individuare insieme a voi gli obiettivi che intendiamo perseguire nel prossimo anno. Nel confuso periodo storico che stiamo vivendo è più che mai necessario stabilire precisi traguardi e tracciare strade il più possibile condivise che portino al loro raggiungimento. Come diceva Seneca: "*Nessun vento è favorevole per il marinaio che non sa a quale porto vuole approdare*"

Proprio in questa direzione va il ragionamento che ritengo debba essere fatto in merito a quel tema che prende il nome di privatizzazioni e che troppo spesso viene confuso con liberalizzazioni. Un *focus* sul percorso fatto dagli anni '90 ad oggi dai grandi gruppi industriali di proprietà pubblica ci permette di inquadrare il problema.

FSI, dopo una grande lotta, soprattutto del sindacato, resta un grande gruppo integrato, dove una gestione industriale da privato impiego con un patrimonio completamente pubblico ha permesso nel 2017, per il quarto anno consecutivo, un ristorno degli utili allo Stato azionista. Ma ora sul gruppo aleggia l'incognita della quotazione, i cui tempi e contorni restano ancora incerti.

Alitalia, compagnia completamente privatizzata e messa sul mercato liberalizzato, è oggi di fronte, dopo quello già vissuto nel 2008, all'ennesimo dramma sociale sul fronte lavorativo e industriale, dove i contribuenti e, in parte anche il gruppo FSI, dovranno pagare i danni fatti dai "capitani coraggiosi" e dai competitor che, come squali sulla preda, entrano nella proprietà, depredano rotte importanti e siti manutentivi, spostando

gli utili nelle compagnie madri e le perdite in capo al Paese Italia.

ANAS, società ancora nella sfera della pubblica amministrazione, ha sviluppato un sistema delle gare di appalto inefficace e malato, che ha provocato una montagna di ricorsi e numerose inchieste della magistratura. Nel 2017 ci troviamo di fronte a un'analisi della società sia industriale sia economica che certamente non è da prendere a modello.

Potremmo andare avanti con gli esempi, come Finmeccanica, ma penso sia sufficiente fermarsi alle società presenti nel settore di nostra competenza per poter analizzare una serie di scelte politiche e spesso anche sindacali che andrebbe quantomeno riviste.

È evidente che la sintesi delle tre aziende, che sono frutto di continue discussioni in questi giorni, meriterebbe un più attento approfondimento, con momenti precisi di discussione e di confronto che dovremo impegnarci a fare nei prossimi mesi.

In questo consesso dovremo, però, valutare e discutere sulla posizione che, come FAST-Confisal, porteremo avanti in merito al tema delle privatizzazioni.

I giornali, a inizio anno, annunciavano che il 2017 sarebbe stato l'anno della quotazione in Borsa del Gruppo FSI. Nelle scorse settimane l'ad Renato Mazzoncini ha, però, annunciato che "l'ipo delle Frece potrebbe essere pronta per il 2018". A mio avviso, la possibilità che questa operazione si sposti di un anno, già di per sé è una buona notizia. Il fatto, poi, che Mazzoncini usi il condizionale, lascia ben sperare chi ritiene che mettere sul mercato anche solo una quota di minoranza di una società che produce utili allo Stato azionista non sia la soluzione migliore.

In questo scenario si inserisce l'annunciata fusione di ANAS. Il sospetto che l'operazione di deconsolidamento della società del trasporto su strada dal perimetro della pubblica amministrazione sia dovuta principalmente all'esigenza di alleggerire i conti pubblici è forte. Ma non è questo il problema. Incorporare Anas in FSI significa che quest'ultima sarà l'azionista di riferimento, il cui proprietario unico oggi è il Mef e domani potrebbe essere il mercato. Anche in questo caso, dunque, siamo di fronte a una sorta di privatizzazione, con tutto ciò che ne consegue, sia sul piano contrattuale sia per i rischi di impresa. Indipendentemente dall'essere d'accordo o meno sul matrimonio, e pur considerando che i rischi di impresa sono a volte un'opportunità, non possiamo fare a meno di evidenziare che la sinergia di due colossi simili, in particolare nel settore della progettazione e in quello degli appaltanti, genera di fatto un monopolio pressoché senza rivali. Quello che ci preoccupa, ad oggi, è soprattutto l'assenza di un chiaro piano d'impresa sull'integrazione, che delinei con chiarezza il ruolo e l'autonomia di Anas all'interno del gruppo Fs, gli assetti societari e le ricadute sull'organizzazione del lavoro, soprattutto in ordine alle tutele del personale.

Per ora sono noti solo l'obiettivo finale, ovvero mettere insieme i gestori delle rotaie e di parte della rete stradale, e le conseguenze positive sul bilancio dello Stato. Ma del piano industriale, neanche l'ombra. In attesa del progetto di fusione, apprendiamo dall'ingegnere Mazzoncini che intende *«portare a termine con successo anche questa sfida, risanare la gestione ordinaria, rilanciare gli investimenti e una nuova tecnologia per il trasporto stradale»*. Frasi ingenerose che, oltre a non trovare riscontri, appaiono lesive dell'immagine dell'azienda, che ha comunque garantito la mobilità e contribuito allo sviluppo dell'Italia e che non può essere messa così in discussione da chi dovrebbe acquisirne la proprietà.

In questo quadro di grande incertezza auspichiamo che quanto prima gli scenari

possibili possano essere oggetto di valutazione e confronto con le organizzazioni

sindacali e tutte le parti sociali. Un confronto che dovrà riguardare in primo luogo l'efficientamento dei servizi e la tutela dei lavoratori, ma che non potrà avvenire in assenza di

un chiaro e definito piano industriale, che dovrà, necessariamente, essere sviluppato prima che l'operazione sia conclusa, per evitare rischiose e avventuristiche fughe.

Per quanto riguarda Alitalia, conoscendo la vertenza come attenti osservatori, non siamo entrati nella querelle del referendum. In ogni caso, riteniamo lo strumento inopportuno e, considerate le scarse ricadute dell'esito negativo sulla classe dirigente che lo ha avanzato, inutile anche sotto l'aspetto politico. Ora i problemi restano gli stessi, con la malcelata volontà, di chi resta nella gestione della vertenza, di dimostrare che il massimo equilibrio possibile era stato raggiunto con l'accordo bocciato. Auspichiamo che questa sia solo una nostra malignità di cui doverci presto scusare.

Tutte queste vicende, che trovano le loro spinte propulsive nella sfrenata corsa verso un liberismo distorto dalla speculazione economica e nell'assenza di un'etica nazionale che guardi ai cittadini e ai lavoratori non come fruitori di sane politiche economiche ed industriali, ma come strumento per massimizzare i profitti, portano alla luce la necessità di rivedere quei processi di privatizzazione, trovando le soluzioni negli errori del passato.

Il fil rouge che collega il mondo del lavoro e divide l'opinione pubblica, è quello delle liberalizzazioni che guardano agli interessi di profitto delle imprese e restano cieche nei riguardi dei lavoratori. Classici esempi che andranno ad arricchire i libri di storia dei nostri tempi, saranno la vertenza di TAXI e NCC contro UBER e quella dei macchinisti ferroviari che sono diventati motivo di contesa fra le imprese ferroviarie private e l'ex monopolista.

Nella cosiddetta "guerra dei macchinisti" che con cadenza periodica si scatena mediaticamente ogni qualvolta imprese ferroviarie collegate al Gruppo FSI, come Trenitalia o la nuova Mercitalia Rail, si accingano tramite ricerche di mercato ad assumere macchinisti formati direttamente da quel libero mercato tanto agognato, capita che non solo l'autorità prenda parte attiva anziché fare da arbitro, ma anche qualche parlamentare in cerca di evidenza si lanci in proclami a difesa di un sistema di imprese che scaricano la loro forza concorrenziale sulle differenze salariali dei macchinisti e non solo. Come direbbe il noto saggista inglese George Orwell: *"Nell'epoca dell'inganno universale, dire la verità è un atto rivoluzionario"*. Nell'epoca dell'inganno, appunto, sta sempre più prendendo piede l'idea che chi lavora garantito da un contratto collettivo di lavoro, e la sua azienda paga lo stipendio e i contributi, sia un privilegiato. Posizione inaccettabile non solo per il sindacato, ma anche e soprattutto per il buon senso.

E' incomprensibile pensare che, nell'ambito di un piano di assunzioni di giovani da formare, possa essere un problema delle autorità o dei politici il fatto che meno del 10% di questo sia coperto da macchinisti esperti e già formati che liberamente chiedono di cambiare azienda per migliori condizioni di lavoro e salariali. Tutto questo dovrebbe essere accolto come una manna dal cielo e non come uno sgambetto al sistema imprenditoriale.

Non riesco a capire, poi, per quale motivo quel principio di libertà che si invoca per le aziende private sul piano contrattuale, non debba valere per i lavoratori nel momento in cui gli si presenti un'offerta ritenuta economicamente o professionalmente più vantaggiosa. Mi permetto di far notare, a questo proposito, che i contratti firmati dalla nostra associazione con alcune imprese merci private sono assolutamente in linea con il Ccnl della Mobilità e che la riduzione del costo del lavoro rispetto al contratto delle Fs viene ottenuta solo grazie a un utilizzo estremo delle trasferte per retribuire lavoro e produttività. Una distorsione che, a mio avviso, meriterebbe un'attenta riflessione da parte del legislatore.

Alla stessa stregua vediamo l'annosa vertenza dei TAXI e NCC principalmente contro l'abusivismo e contro UBER. Va premesso che esistono regole chiare che normano il servizio del trasporto pubblico locale non di linea che fino ad oggi hanno garantito un servizio alla collettività tutti i giorni dell'anno. Pur consapevoli che i tempi cambiano e le norme vanno adeguate, anche in virtù degli avanzamenti tecnologici, riteniamo che il già debole sistema di tutele presente nel comparto non possa essere soggetto a sciacallaggi, più o meno intenzionali, per rendere il settore una giungla deregolamentata.

Per l'ennesima volta ci siamo trovati costretti ad assistere e a contrastare un tentativo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale non di linea mai a favore dell'utenza e a garanzia della concorrenza, ma a tutela degli interessi di multinazionali che hanno il solo obiettivo di monopolizzare il mercato e trasformare i lavoratori in schiavi della nuova era tecnologica. Quelle stesse multinazionali che sfruttano le nostre risorse, ma versano poi le imposte in altri Paesi.

Avere un miglior servizio a un costo minore, ritengo sia l'obiettivo condiviso da tutti. Non condivido invece che il minor costo e anche il miglior servizio siano il risultato di sfruttamento e disconoscimento delle regole. Ritengo inaccettabile che un'autorità, organismo indipendente, scenda nella disputa a favore di una delle parti, come nel caso dell'Antitrust, che si è costituita a fianco di Uber nel ricorso di appello che ha certificato la messa fuori legge di quel sistema. Come ritengo inaccettabile che presso il MISE, ministero incaricato di stilare le nuove regole, sia stata assunta, come consulente, una ex manager della multinazionale americana, certificando di fatto l'orientamento che la politica intende prendere.

Viviamo in un'epoca complicata, di continui e repentini cambiamenti, spesso dovuti al pressapochismo della politica, che richiedono la costante ricerca di sempre nuovi equilibri. Ne è un esempio l'ultimo caso dei voucher, dove siamo passati dall'abuso alla completa soppressione, dalla certificazione alla nuova clandestinità del lavoro in nero.

Nel nostro dna c'è la volontà di governare i processi e non quella di seguire gli umori di piazza e di questo debbono prenderne atto tutti. Anche perché se oggi possiamo vantare livelli di rappresentanza in crescita, indubbiamente il merito è del nostro modo di fare Sindacato. Siamo spesso costretti a lavorare in situazioni di emergenza, ma sempre con la consapevolezza che senza lavoro non c'è futuro. Quindi, la nostra necessità di organizzarci matura ogni giorno con più convinzione quando, allargando le nostre aree di intervento, aumentano i problemi e le soluzioni da proporre e trovare.

L'attuale situazione dovrebbe scongiurare divisioni fra i portatori degli stessi interessi, occorre essere e sentirsi uniti e coesi per ricercare obiettivi importanti. Secondo me il sindacato, oggi più che mai, dovrebbe sentire la necessità di evitare divisioni perché dovrebbe avere più che in altre fasi storiche gli stessi interessi. Purtroppo, in questi anni, abbiamo compreso a nostre spese che così non è. Nel peggiore stereotipo dell'individualismo ognuno si muove e pensa: "io speriamo che me la cavo!"

Per capire quanto le divisioni fra chi è portatore degli stessi interessi non aiutino, basta guardare cosa è successo nell'assistenza al volo, dove, insieme alla nostra affiliata Unica, siamo riusciti nell'importante obiettivo di rientrare al tavolo con le organizzazioni confederali. Circostanza che non si verificava dal 2014, quando è stato firmato il contratto di settore del trasporto aereo. Solo dopo una durissima battaglia durata oltre due anni, con il ricorso a molti scioperi che hanno visto adesioni con punte anche superiori al 70%, siamo riusciti a siglare l'accordo dell'11 agosto 2016, che ci ha permesso di rientrare al tavolo del confronto ministeriale. Successivamente, grazie all'accordo dell'11 aprile 2017, siamo rientrati anche al tavolo di ENAV, insieme alle organizzazioni sindacali confederali, per tutte le materie di

pertinenza professionale. Ora il nostro obiettivo è quello di entrare come FAST-Confsal nel contratto di settore del trasporto aereo.

Sull'onda di questo risultato anche altre rappresentanze del trasporto aereo, principalmente quelle di Alitalia, hanno preso atto che possono scardinare il meccanismo di chiusura aprioristica determinata dal contratto di settore nei confronti del sindacato autonomo. Auspichiamo che, nel corso del prossimo mandato, anche altre organizzazioni si aggiungano ad Unica per costituire un forte polo autonomo di FAST-Confsal nel trasporto aereo.

Al congresso nazionale abbiamo completato un percorso di accorpamento interno, proprio per evitare dispersione di energie su problemi simili o assimilabili e la FAST A.L.A.S., nata nel novembre 2016 dalla FAST Territorio, Appalti e Servizi e dalla FAST Logistica ed Autotrasporto merci, si sforza di seguire tutti quei settori in cui la federazione non ha iscrizione nelle professionalità specifiche del c.d. "sindacato di mestiere".

Essa infatti è presente nelle strutture territoriali orizzontali, cioè in quelle sedi in cui soprattutto autoferrotranvieri e ferrovieri sono riusciti a collaborare positivamente con i lavoratori del terziario avanzato (Pavia, Catania, Torino, Puglia, ecc.).

Trova iscritti tra i camionisti, gli addetti agli appalti non ferroviari (sanità, mense, magazzini), lavoratori del commercio e anche dell'agricoltura (grazie all'accordo anche con FNA/CONFISAL).

È il settore che aiuta le strutture storiche (ferrovie, autoferrotranvieri ed appalti correlati) e le sedi di patronato della FAST-Confsal nell'elaborazione dei conteggi e nella consulenza previdenziale.

Coadiuvata la segreteria generale nelle varie fasi della contrattazione collettiva dal livello nazionale a quello aziendale, firmando accordi di categoria e di produttività. È stata nel settore precursore dei c.d. "contratti di prossimità".

I propri dirigenti collaborano con articoli sul nostro giornale sia di natura politica, sia di natura tecnica e, nel campo dell'autotrasporto, sono in prima linea in manifestazioni importanti come il "Truck Emotion" e la fiera dell'autotrasporto di Verona.

Nella stessa direzione intendiamo muoverci in tutte le categorie del mondo dei trasporti e dei servizi che rappresentiamo, ricercando la condivisione degli obiettivi con le altre sigle sindacali confederali e autonome, convinti però che come FAST-Confsal abbiamo le carte in regola per dare forza alla nostra ambizione di diventare il polo di attrazione del mondo autonomo veramente apartitico e sano, sia nei comportamenti sia nella gestione delle vertenze. Cosa che faremo anche, se necessario, gestendo e allontanando chi vede il sindacato come un'opportunità personale e non collettiva dei lavoratori che ci danno la

fiducia e la delega di rappresentanza.

In questi anni abbiamo lavorato alacremente alla nostra organizzazione interna, abbiamo fatto una lunga serie di riorganizzazioni per restare al passo con la società che cambia e ci propone sfide sempre nuove e difficili. Al congresso di dicembre abbiamo segnato un nuovo passo e diversi sindacati hanno definitivamente scelto di integrarsi in FAST cedendo, in maniera irreversibile, parte della loro sovranità su materie specifiche e comuni a più settori.

Stiamo vivendo un particolare momento economico poiché la gestione del patrimonio dovrà presto passare alla Fondazione SMA. Questo rende necessario condurre anche operazioni esogene alla nostra organizzazione, che però possiamo fare grazie alla sana amministrazione fatta in questi anni e alla fiducia che gli istituti bancari ci stanno concedendo. Certamente sono passaggi lenti e macchinosi, ma sapremo reagire come sempre. Nel frattempo, dopo i notevoli problemi avuti nei nostri centri servizi, ci stiamo riorganizzando e stiamo ripartendo

con un nuovo sistema di gestione e controllo che riteniamo nel prossimo anno possa essere in grado di andare a pieno regime e ci possa permettere di aprire nuovi centri e conseguentemente nuove sedi sindacali.

Grazie alle sinergie con la fondazione SMA, ancora non completamente certificata, ma operativa per quanto possibile, abbiamo avviato una collaborazione per rispondere professionalmente ai progetti europei di promozione del dialogo sociale, diventando per un'importante agenzia straniera l'unico punto di riferimento per l'Italia.

Probabilmente si poteva fare meglio e più velocemente, ma con le nostre capacità e con le nostre risorse ritengo che per noi sia motivo di grande soddisfazione poter dire che come Federazione oggi abbiamo le stesse strutture delle grandi e consolidate organizzazioni che fanno capo alle tradizionali confederazioni sindacali.

Le strutture realizzate stanno man mano prendendo corpo, con passi lenti ma ben piantati sul terreno, tanto che grazie al nostro sistema dei servizi possiamo gestire con professionalità in diverse regioni servizi di patronato, caaf e assistenza di vario genere al cittadino, fino alle disoccupazioni e alla gestione delle colf e badanti ormai prossima.

Avendo chiaro il lavoro da svolgere siamo convinti che nel prossimo anno consolideremo l'attività di un centro studi che possa dare risposte anche in fase negoziale ai sindacati che lo richiedono. È evidente che per far funzionare nel migliore dei modi il nostro centro studi e assistenza contrattuale serve che tutti i sindacati e tutte le strutture tengano aggiornato il sito fornendo in tempo reale tutti i tipi di accordi, poiché il lavoro di ricerca è quello che più ci fa perdere tempo per dare delle risposte.

Tutto questo lavoro che ci permette oggi di essere una delle poche federazioni autonome organizzate compiutamente con tutte le strutture necessarie, è stato fatto senza tralasciare la principale attività che ogni sindacato deve svolgere, che è quella della contrattazione a tutti i livelli, della gestione delle vertenze di tutti i giorni per dare risposte ai lavoratori che quotidianamente si rivolgono a noi.

Abbiamo aperto e man mano si sta incrementando sul nostro sito la formazione on line e riteniamo di dover partire con progetti formativi mirati e front line dei nostri quadri sindacali. Dobbiamo ammettere, invece, che le riorganizzazioni dello scorso anno ci hanno fatto perdere il passo sotto l'aspetto della comunicazione, che invece dovremmo far ripartire, senza se e senza ma, da subito. E questo è un mio personale rammarico perché ritengo che la comunicazione vada curata e sostenuta come una delle priorità del sindacato.

Il tema sul quale dobbiamo spingere con forza e decisione nel prossimo anno sarà, in ogni caso, la crescita della rappresentatività che è il nodo principale per il quale ancora siamo costretti a lottare per accrescere in maniera importante la nostra presenza nei posti di lavoro.

La sfida è impegnativa e proprio per questo ancora più stimolante. Come diceva Ralph Waldo Emerson, *“senza entusiasmo non si è mai compiuto niente di grande”*.

E noi di entusiasmo ne abbiamo da vendere!

Nel corso dei lavori di questo direttivo affronteremo tutti questi temi e disegneremo la nostra attività per il prossimo anno. Non mi resta che ringraziare ancora tutti e augurare

Buon lavoro