

The background of the central section is a photograph of a modern building with a glass facade, partially obscured by a blue-tinted, abstract architectural structure that resembles a staircase or a series of curved walkways. The overall color palette is dominated by blues and greys, with a bright light source creating a lens flare effect in the center.

**IL CORAGGIO DI EVOLVERSI
VERSO IL CAMBIAMENTO**
L'autonomia e il rispetto del lavoro

Grand Hotel Salerno 23-24-25 Maggio 2016

**3° Congresso Nazionale
FastFerroVie**

Relazione del Segretario Pietro Serbassi

Colleghe, Colleghi e graditi ospiti, benvenuti. Voglio innanzitutto ringraziarvi per la vostra partecipazione e per aver accettato il nostro invito a partecipare all'apertura dei lavori del Congresso Nazionale della FAST FerroVie – Confsal.

Ci troviamo in questa assise statutaria che segnerà un nuovo passo importante per la nostra organizzazione sindacale e, per quanto mi riguarda, per il mio percorso in seno alla FAST-Confsal. Com'è noto a molti di voi, ritengo la mia esperienza come segretario nazionale FAST FerroVie-Confsal terminata, sia per rispetto delle nostre norme statutarie, sia per coerenza con quelle linee di principio che tutti insieme ci siamo dati e che vale più delle norme scritte.

Oggi si conclude una fase del mio lavoro iniziato come iscritto prima e attivista poi nello SMA presso il compartimento di Verona, proseguito negli incarichi di segreteria nazionale fino a giungere al più alto incarico nel momento di passaggio da SMA a FAST Ferrovie. Si conclude una fase, ma non certamente il mio cammino nella FAST-Confsal, dove la strada da fare si prefigura molto lunga e complessa.

In una giornata come questa, in cui le emozioni per la crescita e lo sviluppo del nostro sindacato si intrecciano con quelle della mia storia personale, il mio istinto mi porterebbe ad inoltrarmi nel ricordo di questi ultimi anni di battaglie, di sacrifici e di successi, ma il tempo è poco e probabilmente sarei l'unico a non trovare noiose le mie memorie.

Ritengo quindi molto più utile entrare subito nel merito dei lavori, partendo dalla contestualizzazione dei fatti, che ci aiuterà a capire l'attuale situazione che la FAST FerroVie si trova ad affrontare e ad individuare le azioni che proprio in questo congresso nazionale bisognerà programmare.

Molti di noi ricorderanno quest'anno come un passo in avanti nell'organizzazione e nell'affermazione del nostro sindacato. Come un punto di svolta nel rilancio del settore che rappresentiamo, quello del trasporto ferroviario, del trasporto pubblico locale e dei servizi. Ma è evidente che i mesi appena trascorsi verranno purtroppo ricordati da tutti soprattutto per gli eventi terroristici e vigliacchi che hanno sconvolto il mondo. Vicende terribili che rendono evidente l'importante momento storico nel quale il nostro congresso si svolge. Gli attentati dell'Isis che hanno insanguinato i Paesi europei hanno messo in evidenza la vulnerabilità e la fragilità del nostro modello di società e la drammatica emergenza in cui versano intere popolazioni costrette a scappare dalle proprie Nazioni.

Non penso di fare una profezia nel dire che questi eventi, al netto delle scelte politiche, cambieranno il mondo che conosciamo, il suo **assetto** geopolitico, ma anche la nostra vita quotidiana, le nostre abitudini e le nostre professioni. Con inevitabili ricadute sul mondo del lavoro.

La strada più facile per rispondere al disagio e alla paura è quella di scaricare su altri le responsabilità. E per un sindacato autonomo è fin troppo semplice puntare il dito contro la politica dei partiti, contro una classe dirigente non all'altezza, contro il sindacato confederale partecipativo e colluso. Accuse e anatemi utili a raccogliere simpatie e magari qualche applauso, ma non a spiegare il momento che stiamo vivendo. Dove la complessità è tale da richiedere sforzi di analisi e comprensione che non possono limitarsi all'individuazione di qualche facile bersaglio. Una pratica, quest'ultima, che oltretutto mai ci è appartenuta e mai entrerà nella nostra cultura.

Il nostro Sindacato si è sempre caratterizzato per il rispetto e la correttezza sia verso le istituzioni sia verso tutte le parti sociali, per la volontà di privilegiare la libertà di critica e di dissenso all'ottusa e autoritaria imposizione di idee, il confronto alla sterile contrapposizione. Ed è così che vogliamo continuare ad andare avanti.

Siamo consapevoli che di fronte ad eventi che cambiano non solo i confini politici delle Nazioni, di fronte a questa drammatica crisi, economica e di valori, dobbiamo imporci di cercare e trovare una via d'uscita. Molti ritengono di poter creare la propria fortuna e di poter accrescere il proprio potere negando la possibilità di soluzioni, condannando il Paese alla sopravvivenza. Noi, invece, siamo certi che l'Italia sia piena di persone oneste e competenti, che non aspettano altro che rimboccarsi le maniche e fare la loro parte.

La prima strada da intraprendere è certamente quella del confronto continuo sulle idee e sui progetti che ognuno sente di poter e voler sostenere.

La seconda è quella della persuasione, della capacità di convincere la controparte senza pregiudizi né inutili demonizzazioni!

Una premessa necessaria, questa, per dire in poco tempo e in modo chiaro ai nostri gentili ospiti chi siamo, cosa vogliamo e come intendiamo muoverci per fare la nostra parte sul terreno delle politiche del lavoro in un settore strategico come quello dei trasporti, che complessivamente rappresenta il 2% del pil con un valore aggiunto di oltre 34 miliardi di euro. Un mondo che ancora molti faticano a vedere non solo come volano per rilanciare l'economia, generando stabilità nazionale, ma

anche come cantiere delle nuove relazioni industriali. I rapidi cambiamenti che hanno caratterizzato la vita economica del nostro Paese hanno, infatti, portato a modificare i tradizionali modelli di riferimento. E se da sempre il diritto del lavoro ha avuto come fulcro il modello industriale della fabbrica, quindi dei contratti di lavoro legati al mondo della produzione industriale, oggi quel fulcro si sta spostando sui contratti del mondo dei servizi di cui certamente i trasporti sono la colonna portante.

Anche per queste ragioni, unite a quella voglia di cambiamento e di trasparenza nelle istituzioni ed in tutti i settori della società civile che i cittadini legittimamente pretendono, vi è la necessità che la politica torni ad occuparsi dei problemi reali e trovi le risposte adeguate affinché la nostra Italia torni a correre.

Nell'ultimo congresso del 2011 ci siamo dovuti concentrare sul malessere scaturito dal peggior momento politico, economico e sociale che stavamo attraversando dal dopoguerra. Quello in cui i governi nazionali potevano cadere a causa dello "spread", con la stessa incisività di una rivoluzione. Negli anni successivi abbiamo visto come gli esecutivi siano riusciti a tenere sotto controllo le oscillazioni finanziarie del debito, imponendo tagli e revisioni a tutele e servizi che erano stati frutto di anni di conquiste sociali. Conquiste abbattute e spazzate via seguendo le severe indicazioni della Commissione Europea, troppo spesso "matrigna" con i diversi stati dell'unione. Tutto questo nella ricerca della sempre annunciata ripresa. Ora vi chiediamo di perdonarci, ma con convinzione dobbiamo dire che:

"Questi segnali di ripresa non li abbiamo ancora percepiti"!

Senza addentrarci su un terreno che rischia di portarci verso analisi politiche che, come sindacato autonomo, non ci competono, voglio solo ricordare in quale scenario ci siamo mossi in questi anni, dove sono cambiate le rendite previdenziali, le regole degli assetti contrattuali, delle relazioni industriali e della rappresentanza. A partire dal jobs act, presentato al Paese come la grande panacea per risolvere il cronico e strutturale problema dell'eccessiva rigidità del nostro mondo del lavoro, dei troppi vincoli in uscita che ostacolavano le assunzioni. Ci hanno detto che rinunciare a qualche tutela, ritoccare il vecchio statuto dei lavoratori, sarebbe stato un prezzo accettabile a fronte di un robusto rilancio dell'occupazione.

Finita la cuccagna delle agevolazioni contributive con cui il governo aveva drogato la riforma, però, tutto è puntualmente tornato come

prima, anzi peggio. Nel primo trimestre dell'anno, secondo gli ultimi dati diffusi dall'Istat, il saldo tra attivazioni e cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato è stato di 51.087 unità, un dato non solo inferiore del 77% a quello del 2015 (224.929) ma addirittura più basso del 2014 (87.034).

Il risultato, clamoroso, è che ora ci troviamo senza articolo 18 e senza lavoro.

Nel frattempo, alla voce lotta alla precarietà e al sommerso, segnaliamo che i voucher, nel primo trimestre, sono aumentati del 45,6%, mentre le denunce all'Inail per le morti sul lavoro sono cresciute nel 2015 del 16%.

E che dire della vituperata “legge Fornero”, che ha elevato l’età pensionabile con un pressapochismo a dir poco imbarazzante?

Pur di accontentare in fretta Bruxelles, lo Stato si è persino dimenticato di un gruppo assai cospicuo di lavoratori, identificato poi con lo sgradevole termini di esodati, lasciato contemporaneamente senza lavoro e senza pensione.

Non solo. Alcune categorie che rappresentiamo direttamente sono state interessate dall’altro delicato problema delle “armonizzazioni” per coloro che svolgono quelle tipologie di lavoro ritenute particolarmente logoranti. Categorie fra le quali la Ministro Fornero non ha ritenuto coerente inserire il personale dell’esercizio ferroviario e i macchinisti.

Passati gli anni abbiamo scoperto che, probabilmente, non era da sola quando prese quella nefasta decisione, vista l’indisponibilità che ancora oggi troviamo ogni qualvolta affrontiamo con il mondo della politica questo tema. Convinti che sia una battaglia difficilissima, ma non domi, abbiamo tentato di modificare la stortura percorrendo la strada della proposta di legge popolare. Nonostante lo sforzo prodotto dalla nostra organizzazione, però, seppure per poco, il risultato delle 50.000 firme non è stato raggiunto.

Ci riproveremo? Sicuramente, sì.

Ma forse per altre strade. Non posso non ricordare, infatti, che fra le modifiche della Carta Costituzionale su cui in autunno ci sarà il referendum c'è anche l'innalzamento a 250.000 firme del quorum necessario per presentare una proposta di legge popolare. La nostra caparbia, quando siamo convinti delle nostre ragioni, ci impone comunque di insistere ed andare avanti continuando a cercare alleati e gruppi politici disposti a perorare la nostra causa.

Contemporaneamente, stiamo anche portando in seno all’Ale (associazione dei macchinisti europei) il tema della pensione anticipata quale obiettivo da perseguire a livello comunitario. Tanto che nell’ultimo

ufficio di presidenza abbiamo deciso di presentare alla commissione europea, nell'ambito della discussione del IV pacchetto ferroviario – direttiva macchina, una nostra proposta per prevedere che la certificazione di abilitazione alle attività di sicurezza ferroviaria come la condotta decada al raggiungimento di un'età ben identificata, come già accade oggi per altre categorie, imponendo così di fatto al legislatore nazionale di modificare la regolamentazione dell'accesso ai diritti previdenziali per le categorie interessate.

L'unico passo nella giusta direzione, seppure incompleto e compiuto con notevole ritardo, è quello realizzato sulle agevolazioni legate alla produttività. Dopo tanti annunci qualche giorno fa è stato finalmente pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto interministeriale che disciplina l'erogazione dei premi di risultato e la partecipazione agli utili di impresa con tassazione agevolata. L'incremento degli sgravi fiscali e, soprattutto, le nuove norme relative al coinvolgimento paritetico dei lavoratori nell'organizzazione del lavoro e all'erogazione tramite voucher di beni, prestazioni e servizi di welfare aziendale sono novità positive su cui noi da tempo, pur con la diffidenza di molti, cerchiamo di confrontarci all'interno delle aziende.

Sul piano più strettamente sindacale, non possiamo non sottolineare che la riforma degli assetti contrattuali e il successivo accordo interconfederale a cui è stata data la nobiltà di Testo Unico, hanno influito pesantemente sulla nostra attività. Da più parti si invoca una legge che regoli le organizzazioni dei lavoratori, definisca la loro sfera d'azione e la misurazione della rappresentanza. Come sempre accade in Italia, però, il primo passo per avviare le riforme è quello di denigrare il sistema da cambiare e chi ne fa parte. Così, di fronte ad una campagna antisindacale che si è inasprita in maniera esponenziale, le organizzazioni confederali hanno cercato di anticipare le eventuali scelte politiche puntando ad una autoriforma.

La speranza che il tentativo produca qualcosa di buono, però, così come qualcuno vuole far credere contro la storia del mondo del lavoro e il buon senso, è non solo velleitaria, ma anche velata da una non troppo sottile ipocrisia che rischia di procurare più problemi di quanti non ne risolva. Sembra, infatti, che la dichiarata volontà di riforma debba necessariamente passare attraverso gli accordi interconfederali fra CGIL, CISL, UIL e Confindustria. Tutti gli altri, se non accettano, sono fuori. Regole del gioco che non possono non suscitare perplessità di chi a quel tavolo non è invitato e, nella migliore delle ipotesi, potrà solo mettere la firma in fondo a un testo già scritto, per giunta con la possibilità di non

acquisire gli stessi diritti dei primi stipulanti. A farne le spese saranno tutti i soggetti non coinvolti, siano essi associazioni dei lavoratori o delle imprese, seppure quest'ultime non siano soggette a misurazione della rappresentanza reale. Questa tendenza rischia di portare tutto il mondo sindacale, senza distinzione, verso un inesorabile isolamento, se non si riesce a comprendere che i sindacati e i sindacalisti, così come i partiti e i politici non sono tutti uguali.

La questione porta dritto al dibattito sul diritto di sciopero, dove è ormai consuetudine, come si legge senza troppi giri di parole nelle relazioni introduttive delle proposte di legge in esame in parlamento sulla modifica della legge per lo sciopero nei servizi pubblici essenziali, accusare i sindacati professionali di essere i principali responsabili di un incremento del livello di litigiosità che ha procurato disagi sempre maggiori ai cittadini. Una tesi non solo ingenerosa, ma palesemente falsa.

La realtà è che i cosiddetti "sindacati piccoli" si sono trovati negli ultimi anni a fronteggiare la crisi economica più violenta del dopoguerra con armi abbondantemente spuntate, anche a causa di quell'impianto normativo di regolazione del diritto di sciopero che il Parlamento si propone a torto, senza motivo, di rendere più rigido e vincolante. Un esame serio e approfondito della situazione dovrebbe poi occuparsi anche delle ragioni delle proteste. In questo modo si potrebbe verificare la scadente qualità delle relazioni sindacali che molte aziende di trasporto garantiscono alle parti sociali.

Pur ritenendo che l'attuale disciplina della legge 146/90 modificata dalla l. 83/2000 in vigore sia sufficientemente adeguata, siamo altresì convinti che il quadro legislativo potrebbe senz'altro essere migliorato consentendo la possibilità di intervenire sulle fasi di raffreddamento per garantire un vero dialogo fra le parti, eliminando quindi l'attuale sbilanciamento a favore delle imprese. Riguardo alla proposta di estendere i compiti e i poteri della Commissione di Garanzia (CGSSE), riteniamo eccessivo attribuirle un ruolo di mediatore nel merito delle vertenze, ma sarebbe interessante, piuttosto, affidarle sperimentalmente la possibilità di segnalare alle parti la sussistenza di eventuali comportamenti illegittimi nella fase che precede lo sciopero. Sarebbe inoltre necessario un bilanciamento del sistema sanzionatorio, con riferimento alla posizione delle imprese e degli enti. Riguardo ai ventilati nuovi limiti al diritto di sciopero, sarebbe sufficiente un confronto con le principali nazioni europee come Germania, Francia e Spagna per dimostrarne l'inutilità. In Italia, grazie all'attuale legislazione,

i disagi alla mobilità e ai diritti del cittadino sono molto più limitati, poiché è previsto un limite massimo per ogni sciopero che non esiste nei citati Paesi e una sufficientemente “tortuosa” procedura di proclamazione. Quanto alla proposta del referendum preventivo per rendere legittimo uno sciopero, crediamo che si tratti di un’eccessiva limitazione all’azione sindacale. Una volta normato per legge un sistema di rappresentanza che dia diritto di tribuna a tutte le rappresentanze che rispondono ai requisiti richiesti l’azione di sciopero va di per sé vista alla stessa stregua di un “referendum”. A quel punto il tema da affrontare non sarebbe più quello dei vincoli più o meno leciti all'azione di protesta, ma degli strumenti per intercettare il malumore e il disagio prima che lo sciopero venga messo in atto. Ed è per questo che continuiamo ad essere convinti che le norme da migliorare siano quelle che regolano le procedure di raffreddamento e il sistema sanzionatorio.

A questo punto dovrei ricordare le cose fatte in questi quattro anni da Fast FerroVie. Prima vi ho promesso che non avrei annoiato con le mie memorie. Ma mi permetterete comunque, vista l’occasione, di tracciare un breve bilancio di questi undici anni di sindacato vissuti in prima persona. Un periodo che solo a ripercorrerlo con la mente mi fa venire i brividi per l’incoscienza con la quale mi sono assunto una tale responsabilità, con il forte rischio di essere ricordato come il “curatore fallimentare dello SMA”. Negli anni che vanno dal 1999 al 2005, dove già avevo incarichi direttivi, tutti comprendevamo che dovevamo cambiare passo, ma probabilmente nessuno di noi aveva la forza, la voglia e perché no, il coraggio di fare la svolta.

Poi, nel 2005 si decide il cambio del nome, vengo eletto Segretario Nazionale in un congresso molto difficile sia sotto l’aspetto politico che sotto quello delle emozioni personali per i rapporti che si sono consumati sull’altare di un’idea progettuale di sindacato. Questo nuovo corso si apre con una squadra di governo completamente nuova, tranne me, rispetto alla precedente gestione. Quel gruppo che ha creduto in questo progetto e che in questi anni ha dedicato ogni attimo e ogni respiro senza risparmio, oggi lo trovo ancora al mio fianco. Insieme abbiamo vissuto la nostra maturazione sindacale che, grazie anche alle diverse vedute e alle infinite discussioni, ci ha permesso di condividere gli obiettivi e perseguirli.

Perdonatemi se non riesco ad evitare di ricordare e a mio modo ringraziare chi come Aniello Carpenito, ha diviso con me ogni attimo di questi anni facendo ogni cosa servisse al Sindacato e sopportando le mie intemperanze, chi come Angelo D’Ambrosio che ha condiviso ogni

decisione fin dal primo momento stando sempre al mio fianco dando un giusto equilibrio e pacatezza alla nostra azione sindacale. Come non posso evitare di ricordare l'enorme lavoro sommerso, ma che ci ha dato una grande visibilità, fatto da Luca Vitali in questi anni. Certamente non posso non ringraziare Salvatore Genovese, Nicola Romeo, Vincenzo Rogolino, Gianluca Cecchini, Enrico Casella e Antonio Scalise che dalle loro regioni non hanno mai lesinato supporto, consigli e hanno permesso sempre di tenere alto il livello di confronto interno.

Certamente non dimentico il lavoro e il contributo di Agostino Apadula che in questa esperienza mi ha sempre impressionato per la sua ritrovata vitalità sindacale dopo la mia elezione, mettendo a disposizione tutte le sue competenze con quella passione che ancora oggi manifesta ogni giorno.

Non me ne vogliono gli altri, ma queste persone sono essenzialmente quelle che mi hanno dato il coraggio di fare questa scelta e starmi accanto fino ad oggi.

Ringrazio tutti quelli che mi hanno sempre sostenuto e che ancora oggi lavoriamo insieme. Sicuramente dimentico di citare qualcuno, come sempre accade in questi casi (e questa è la ragione perché solitamente si evita di fare questo tipo di ringraziamenti), ma non posso dimenticare Vincenzo Notarnicola, con il quale faccio sindacato dalla prima ora ed è stato per me importante come voce critica costruttiva interna e indubbiamente leale. Soprattutto ci tengo a ringraziarlo per il lavoro svolto in questo ultimo mandato, in un ruolo che sicuramente non era quello al quale aspirava ma che ha ricoperto con grande competenza e dedizione permettendo il raggiungimento di risultati importanti.

Un intenso e sistematico lavoro è stato svolto in questi anni, senza sottovalutare nessuno dei comparti che statutariamente rappresentiamo e i lavoratori che ci hanno dato fiducia ne sono la dimostrazione.

Ma un'attenzione particolare abbiamo dedicato ai lavoratori degli appalti, che molto spesso operano in condizioni veramente difficili con un livello di tutele contrattuali da dover costruire e difendere quotidianamente.

L'attività svolta a sostegno e a fianco di questi lavoratori ci ha prima di tutto insegnato a comprendere le difficoltà di chi lavora senza le nostre stesse garanzie retributive e di salvaguardia occupazionale. Situazione che probabilmente le ultime riforme sul lavoro hanno reso meno disomogenee, abbassando l'asticella dei diritti per tutti.

Il comparto appalti ferroviari ha visto profonde trasformazioni che incidono direttamente e indirettamente sulla vita dei lavoratori collegati

al Gruppo FSI e non possono essere indifferenti rispetto alle evoluzioni del committente. In quest'ottica probabilmente ricade la firma postuma del CCNL della Mobilità area AF da parte di FISE-UNIFER e Legacoop, nonché ultimamente la partecipazione al tavolo di rinnovo contrattuale. È evidente che in questo mondo, contrattualmente più debole, l'attenzione dovrà essere altissima perché i lavoratori si trovano in una posizione di "frontiera" rispetto all'applicazione più o meno naturale o nascosta del jobs act e delle novazioni contrattuali sulla natura dei rapporti di lavoro. Il delicato momento economico e i cambiamenti delle regole appesantiscono un comparto che è sempre più soggetto anche alle contrazioni dei perimetri di gara dovuti alle reinternalizzazioni o alle diverse necessità del committente a seguito di chiusure impianti e accorpamenti, dovuti alla crisi del trasporto e alle nuove tecnologie. In questo scenario, il ricorso agli ammortizzatori sociali, ormai diventato parte integrante del sistema, si sta sempre più dimostrando piuttosto che uno strumento per dare le necessarie garanzie occupazionali un mero mezzo di finanziamento pubblico alle imprese.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario e il Trasporto Pubblico Locale, le fasi di riorganizzazione societaria del Gruppo FSI, come le diverse condizioni di crisi aziendali nel mondo delle imprese del TPL e delle imprese ferroviarie private, rendono questi due comparti sempre più vicini, soprattutto alla luce degli sviluppi in merito al percorso verso il contratto unico della mobilità.

La complessa fase contrattuale aperta per il rinnovo del CCNL della Mobilità area AF, incrocia non solo la riorganizzazione del mondo delle merci e logistica che fa capo al Gruppo FSI, ma anche le evoluzioni contrattuali e strutturali del mondo legato alle imprese del trasporto pubblico locale che fanno capo al CCNL degli autoferrotranvieri (Mobilità). Infatti, se da una parte il confronto negoziale sembra principalmente volto a trovare soluzioni in merito al rilancio del settore merci attraverso una razionalizzazione dei costi operativi da chiudersi entro il mese di giugno al fine di poter permettere la presentazione di un coerente Piano industriale del Gruppo FSI, dall'altra la poca chiarezza nella costruzione delle competenze e dei perimetri del nuovo operatore logistico, quindi l'assenza di un chiaro piano industriale, non consente il necessario rapporto fiduciario fra le parti nelle fasi negoziali.

Fare il punto sulla trattativa non è facile. Troppi elementi inquinano il confronto e ogni giorno se ne aggiungono di nuovi, alimentando una confusione che non si comprende a chi giovi. La privatizzazione del Gruppo FSI, ad esempio, sembrava un obiettivo a breve termine

irrinunciabile per il Governo, tanto che nel mese di dicembre 2015 il cambio di un vertice eccessivamente litigioso con uno più “armonico” avrebbe dovuto permettere quell’accelerazione necessaria per dare risposte alle richieste della commissione Europea. Fin da subito, invece, il nuovo vertice ha frenato le aspettative, dando una proiezione di avvio della messa in vendita del 40% del Gruppo FSI che potrebbe addirittura slittare al 2020. Nel frattempo, l’ad Renato Mazzoncini ha prospettato la necessità di riorganizzare il comparto merci ferroviario. Una scelta certamente condivisibile se in linea con quanto il manager ha annunciato sia al sindacato che al parlamento, ma purtroppo il tempo passa e la mancanza di una chiara presentazione del progetto finale insospettisce. Da una parte si parla di eliminare le sovrapposizioni di attività fra aziende del Gruppo stesso, dall’altra si avanza l’ipotesi che all’interno della new-co potrebbero convivere due imprese ferroviarie: una che gestirebbe il traffico merci nazionale (attuale div. Cargo di Trenitalia) e una il traffico merci transfrontaliero (l’attuale TX Logistic). È evidente che fin quando non sarà attivata l’interoperabilità fra nazioni confinanti e il personale di condotta non avrà le stesse caratteristiche i nostri dubbi trovano riscontro.

Come se non bastassero le complessità, il Governo ha pensato bene di mettere allo studio una “fusione” fra il Gruppo FSI e l’Anas. Da sempre come FAST-Confsal abbiamo sostenuto l’ipotesi di far restare il Gruppo FSI un’azienda integrata, criticando e osteggiando per quanto ci è stato possibile ogni progetto di separazione delle società. In questa prospettiva, processi di accorpamento o fusione atti a garantire una maggiore capacità di investimento potrebbero incontrare anche la nostra condivisione. Detto ciò, il governo dovrebbe spiegare e confrontarsi prima di annunciare, soprattutto quando sono coinvolte decina di migliaia di lavoratori, perché il progetto ventilato da diversi esponenti del governo, a partire dal ministro Graziano Delrio, e poi ufficializzato dal Ministero dell’Economia, di creare una società delle infrastrutture che incorpori le due società controllate dal Tesoro che si occupano di trasporti, ancora non è stato accompagnato da un chiarimento su quali potrebbero essere i vantaggi industriali di tale operazione, le sinergie economiche e le eventuali ricadute occupazionali. Un atteggiamento che non può non suscitare forti perplessità, soprattutto dopo il balletto governativo sulla privatizzazione delle FS e la clamorosa denuncia da parte del presidente dell’Anas, Gianni Vittorio Armani, sull’impatto negativo della riforma Madia della P.A. sul futuro dell’azienda. Per quale motivo, ci chiediamo, dopo aver ostacolato un piano industriale che prevedeva l’uscita del gestore della rete dal

perimetro della P.A., ora ministri e tecnici governativi ci dicono che l'Anas deve diventare autonoma attraverso il conferimento ad FS, ribaltando le fasi di un processo che fino a qualche mese fa era considerato anche da Palazzo Chigi quello più funzionale allo sviluppo della società?

Il sospetto che l'operazione, più che da una logica industriale, sia dettata dalla necessità, ancora una volta, di fare cassa in fretta è legittimo. Anche perché attraverso il deconsolidamento dell'indebitamento dell'Anas, secondo i calcoli di molti esperti, il governo potrebbe ricavare oltre 3 miliardi di euro con cui coprire il mancato taglio del debito pubblico previsto nel 2016 a causa del rinvio della quotazione di FS. Invitiamo, per l'ennesima volta, il governo ad aprire immediatamente il confronto con le parti sociali.

Mentre le aziende partecipate dal Tesoro cercano strade più o meno condivisibili per rispondere alle esigenze spesso più di carattere finanziario che industriale o addirittura sociale, il mondo delle imprese ferroviarie sia merci che viaggiatori è in gran difficoltà con i bilanci. Non posso non ricordare la difficile vertenza che come FAST FerroVie-Confasal abbiamo sostenuto lo scorso anno con NTV. Azienda in cui, nonostante la disponibilità del sindacato verso il ricorso ad una solidarietà, gestita poi, a nostro avviso, in maniera molto discutibile, che ha permesso importanti recuperi nel bilancio aziendale, ancora oggi notiamo, inspiegabilmente, un clima poco positivo nelle relazioni sindacali. Da una società nella quale il sindacato, dopo aver compreso gli sforzi industriali, ha contribuito a mitigare le reali difficoltà gestionali, riconoscendo la necessità di regole per la fase di start-up, come nella successiva fase di crisi finanziaria, ci aspettavamo nel 2016 un confronto più disteso e costruttivo, soprattutto sul tema dei premi dovuti per i risultati raggiunti di cui ora anche il governo ha riconosciuto l'importanza incrementandone la detassazione.

Anche nel comparto merci c'è un gran fermento. Con aziende che si fondono e spostano il baricentro della loro attività verso il Nord e i valichi di frontiera dove la redditività del servizio è più alta. Il dato che riteniamo apprezzabile in questo contesto è che alcune imprese legate a Fercargo, probabilmente con bilanci sani, hanno chiesto di partecipare al confronto negoziale per il CCNL della mobilità area AF.

Una ulteriore testimonianza che la strada del contratto unico è percorribile.

D'altra parte, non possiamo non ricordare che ancora esistono imprese ferroviarie merci che applicano i contratti di lavoro individuali e quelle

che, aderendo a Confetra, vedono il trasporto merci ferroviario alla stessa stregua del trasporto merci su gomma. Un fenomeno che ci preoccupa notevolmente.

Proseguendo la panoramica sull'attuale situazione nel mondo del lavoro che rappresentiamo, non si può evitare di affrontare la drammatica situazione del mondo del TPL. Un settore che dà lavoro a circa 96mila addetti e dove, malgrado il cospicuo contributo statale annuo di circa 7,2 miliardi di euro, molte aziende del settore, sia a patrimonio pubblico sia a patrimonio privato, sono sull'orlo del fallimento e alcune tecnicamente fallite.

Per quanto riguarda le aziende pubbliche, sembra inevitabile per la maggior parte di esse una profonda riorganizzazione industriale, che elimini sprechi ed inefficienze e gli permetta di competere con le realtà private e con il mercato in senso più ampio.

Come FAST-Confsal da tempo lottiamo contro quel sistema di sperperi e di cattiva gestione che il mondo delle oltre 1.200 aziende del TPL ha generato in questi anni. Un sistema che ha gettato il comparto in una crisi profonda e che renderà molto difficile affrontare le gare a livello comunitario che prima o poi gli enti locali dovranno indire. Un sistema che ha generato lobby, consorterie e connivenze politiche, provocando una lievitazione del costo del lavoro e producendo nel contempo instabilità occupazionale e retributiva. Tanto per fare un esempio, non molto tempo fa il Ministro Delrio, commentando il disastro industriale venuto alla luce nelle Ferrovie del Sud Est, di proprietà del Ministero dei Trasporti, ha dichiarato che la società vanta un debito di oltre 280 milioni di euro a fronte di un servizio che eufemisticamente viene definito carente. Ma il problema non riguarda solo il pubblico. Penso non sia sfuggita a nessuno la dura vertenza che nel Lazio la FAST FerroVie-Confsal ha affrontato per le mancate retribuzioni nel consorzio Roma TPL-Scarl, società a completo patrimonio privato. Si tratta di due vicende, le ultime in ordine di tempo, emblematiche, che testimoniano la necessità di una svolta radicale. In questo senso, al di là di possibili rilievi nel merito, va apprezzata la raggiunta intesa con la firma del CCNL degli Autoferrotranvieri, un settore in cui da troppi anni le associazioni datoriali hanno negato ai lavoratori il diritto ad avere un contratto coerente con i tempi. Pur astenendoci da valutazioni sui contenuti, riteniamo che sia stato fatto un importante passo avanti nel tentativo di riportare il dialogo sociale a livelli accettabili e di ristabilire un corretto rapporto di fiducia fra le parti.

Sul fronte contrattuale, tenuto conto che non riteniamo concluso il progetto di un documento unico della mobilità e visto che il 31 dicembre 2017 scadranno giocoforza sia il CCNL degli autoferrotranvieri (Mobilità) che quello della Mobilità area AF, abbiamo ragione di credere che a partire dai prossimi mesi saremo impegnati a tentare per l'ennesima volta di costruire una piattaforma comune, viste anche le notevoli similitudini che i due contratti hanno.

Elemento che potrà dare un contributo non indifferente allo sviluppo del sistema delle gare per l'assegnazione del servizio e all'accorpamento di aziende per aumentare la competitività rispetto ai grandi player internazionale del settore. Un settore come quello del trasporto pubblico locale, dove una grande mole di risorse pubbliche viene messa a disposizione per i contratti di servizio, è del resto un settore che fa gola a molti. E malgrado la battaglia in atto a livello comunitario sul tema della reciprocità fra nazioni, che in qualche modo sembra essere uno dei motivi che frenano l'avvio della gestione di RATP Italia nel trasporto locale in Toscana al posto del Gruppo FSI, uscito formalmente sconfitto dalla gara, il processo potrà essere rallentato, ma certamente non fermato. Sia per le spinte comunitarie sia perché non vi è nessun partito politico in Italia pronto a difendere le nostre aziende del settore che abbiano la possibilità di competere. Il risultato sarà, come spesso accade, che la trasformazione avverrà per "strappi" e non attraverso la costruzione di regole condivise.

L'esempio della Toscana dovrebbe essere da monito. In una prima gara Busitalia si accredita l'appalto e risana l'azienda municipalizzata di Firenze, assorbendo gli esuberanti anche nel Gruppo FSI. Alla gara successiva vince invece il nuovo operatore RATP, azienda sicuramente di valore, ma che ha il proprio business protetto nel Paese di origine (Francia). In una logica di libero mercato non ci sarebbe niente di male. Peccato, però, che le imprese italiane non possano concorrere con pari condizioni nelle gare per il trasporto pubblico locale francese.

Rischiando di essere accusato di conservatorismo, permettetemi di far notare che proprio in merito all'apertura al libero mercato riteniamo che molte regole andrebbero riviste. Soprattutto quelle attinenti al mondo del lavoro. Perché le liberalizzazioni che abbiamo visto fino ad ora sono state tutte realizzate a spese dei lavoratori, grazie ad un utilizzo disinvolto del dumping sociale. L'esempio più eclatante è quello dell'alta velocità, dove il messaggio che si cerca di far passare è che la migliore qualità raggiunta da Trenitalia con le Frecce è dovuta alla nascita della prima impresa ferroviaria europea ad alta velocità NTV s.p.a. con "Italo". Mi sia permesso di far notare che nei Paesi dove non c'è NTV e non sono

nate imprese private la qualità dei servizi dell'alta velocità è ugualmente aumentata. Inoltre, chi da qualche anno come me lavora intorno a queste evoluzioni non può non ricordare che la sfida di Trenitalia sulla cosiddetta “grande T” dell’alta velocità non era verso i nuovi operatori su rotaia, bensì verso il trasporto aereo. Come si può facilmente verificare andandosi a rileggere le dichiarazioni dell’epoca e le accese polemiche fra gli amministratori del Gruppo FS e di Alitalia.

È vero che la storia si presta a letture diverse, ma quello che rimane è la perdita di un grande patrimonio industriale nei trasporti al servizio dei cittadini. Sostituito da aziende che si preoccupano più della finanza che del servizio reale e della mobilità per le persone e le merci.

In questo contesto rientra pienamente il rinnovo dei contratti di lavoro, anch'esso orientato più dalle esigenze di carattere finanziario che da quelle industriali e sociali. Oggi, infatti, non è più sufficiente che il trasporto universale si sostenga nelle sinergie di scala che l’impresa ferroviaria riesce a creare nel rispetto delle norme europee e italiane sulla trasparenza gestionale e sulla sicurezza del servizio. Oggi serve sempre e comunque fare cassa con decisi processi di privatizzazione.

Questo sta accadendo per il Gruppo FSI e per l’ENAV, che saranno probabilmente trasformate in una sorta di public company dove la governance resterà in mano allo Stato, ma le scelte industriali e gli investimenti saranno affidati alle volubili logiche del mercato. Per quanto riguarda la fusione fra Gruppo FSI e ANAS, questa andrebbe ben compresa prima di dare giudizi, ma certamente se il piano fosse propedeutico a quella separazione del Gruppo FSI fra Gestore infrastruttura e Trasporto lo vedremmo come un danno irreversibile per la mobilità ferroviaria italiana soprattutto nel Sud.

E' anche per questo che intendiamo impegnarci con determinazione sul nuovo contratto, che sarà un tassello determinante per garantire non solo i lavoratori ma un intero sistema. In questa fase ci stiamo limitando ad una “manutenzione” delle norme generali per adeguarle alle riforme del lavoro intercorse negli ultimi anni e agli accordi sul nuovo sistema dei contratti e sulla rappresentanza. L'obbiettivo è quello di rendere più agevole la costruzione del CCNL unico della Mobilità, così come era stato anche da noi condiviso qualche anno fa.

La manutenzione del contratto è da subito necessaria per accompagnare l’ennesimo processo di riorganizzazione del trasporto merci ferroviario, dove la lunga crisi del settore cargo di Trenitalia sembra non trovare soluzioni. Nel Piano industriale che dovrà presentare l’ad Mazzoncini, dove si prevede un polo merci logistico quale operatore del settore a livello comunitario non solo nazionale, seguendo le sue stesse

dichiarazioni sia presso le audizioni parlamentari sia ai sindacati, verrebbero definiti i confini di ogni società senza sovrapposizioni di attività e con centri di costo e coordinamento unici. Su queste linee di principio si è avviato un confronto che ha portato anche ad una nuova e ulteriore proposta di rivisitazione dell'orario di lavoro del personale di condotta dei treni merci. Proposta che, con tutte le riserve del caso, ha trovato una iniziale disponibilità negoziale del sindacato. Subito dopo, però, questa disponibilità si è scontrata con la proposta di rivedere tutto l'orario di lavoro del personale di condotta, anche negli altri vettori dove Trenitalia vanta una situazione industriale sana se non addirittura con un importante attivo industriale. Come dire: l'appetito vien mangiando!

È evidente che prima di affrontare un tema così delicato anche solo nel trasporto merci, riteniamo sia necessario chiarire quale sarà l'assetto societario della newco Mercitalia, così sembra si chiamerà. Se al suo interno, ad esempio TX Logistic applicherà lo stesso contratto, se farà solo trazione ferroviaria transfrontaliera e quindi opererà solo su treni che vanno oltrefrontiera con gli stessi mezzi e lo stesso personale. Se questo fosse il progetto finale, nel frattempo si continuerà a portare avanti quella spregevole forma di dumping sociale? Il quesito è centrale, perché in questo modo si continua a giustificare il tentativo delle imprese concorrenti di merci ferroviarie a ricercare forme contrattuali diverse dal CCNL della Mobilità e a preferire il sistema più aggressivo del diritto del lavoro presente nei contratti dell'autotrasporto. Non è un caso che diverse imprese ferroviarie siano associate a Confetra, associazione che raccoglie innanzitutto gli spedizionieri merci e anche gli autotrasportatori.

Le violente proposte fatte sugli orari di lavoro del personale di condotta hanno sollevato immediatamente la protesta e il malumore delle nuove RSU elette nel Gruppo FSI. E le loro giuste ragioni sono subito diventate fiato per le trombe di chi sulle proteste e sulle difficoltà della categoria ha sempre fondato la propria ragione di vita. Noi, dal canto nostro, cercheremo di intercettare le ragioni della protesta e proveremo a governare il processo. Un compito difficile, che non ci risparmierà critiche. Per quanto stretta e tortuosa, comunque, è una strada negoziale che dobbiamo percorrere, non solo per i macchinisti e il personale dell'esercizio ferroviario del Gruppo FSI, ma anche per tutti i lavoratori delle imprese private.

I temi trattati fin qui meritano sicuramente maggiori approfondimenti. Ed è quello che faremo durante i lavori congressuali che ci porteranno a delineare le linee guida che il nostro sindacato dovrà seguire nei prossimi

quattro anni. Oggi probabilmente non siamo in condizione di definire con esattezza il livello di difficoltà delle sfide che ci si presentano davanti, ma sono certo che sapremo fare la nostra parte con la passione e competenza che da sempre ci ha permesso di avere il rispetto sia delle controparti che dei colleghi degli altri sindacati.

Per restare al passo con i tempi e con le evoluzioni della società industriale, da anni sentiamo la necessità ad ogni congresso di fare dei “ritocchi” alla nostra organizzazione. La scelta di allargare il nostro raggio d’azione e di adeguarci al mondo che intorno a noi cambia in maniera sempre più vorticosa, ci ha portato a modificare non solo la struttura organizzativa, ma anche il nostro nome. Da SMA (storico Sindacato Macchinisti e Aiuto-macchinisti Autonomo) nato nel 1952, ci siamo man mano trasformati nel sindacato dei Ferrovieri e appalti ferroviari con FAST FerroVie, poi successivamente a sindacato dei ferrovieri, appalti ferroviari e autoferrotranvieri. Oggi, possiamo orgogliosamente affermare di essere diventati una realtà che ha rappresentanza in tutti e tre i comparti. Ma il percorso non è ancora finito. Una valutazione dell’attuale scenario ci porta ineludibilmente a dover affrontare il problema della riorganizzazione della nostra Federazione FAST-Confsal. Essendo noi il Sindacato che in essa più ha investito sentiamo la responsabilità di rispettare la *road map* che abbiamo fatto nel 1998, quando abbiamo preso coscienza di quali scenari si stavano delineando. Fra scetticismi, passioni e convinzioni, a fronte di grandi sforzi, in questi anni abbiamo ottenuto molte soddisfazioni. Soprattutto quando comprendiamo e tocchiamo con mano di aver bene interpretato le evoluzioni dei tempi.

La continua trasformazione degli scenari politici ed economici costringono, però, il sindacato, qualsiasi sindacato, a continui interventi di regolazione della struttura sulla base delle riorganizzazioni del sistema delle relazioni.

Pertanto, senza dilungarmi troppo nello spiegare le motivazioni, in questi giorni dovremmo dare seguito alla decisione presa nel direttivo nazionale che ha convocato il congresso, dove abbiamo deliberato di proporre la modifica del nostro nome da FAST FerroVie a FAST Mobilità, perché riteniamo i tempi maturi per darci già nel nome un segno di unità di una categoria che si riconosce nella mobilità e questo anche in vista del congresso della Federazione FAST-Confsal che si terrà nel prossimo autunno, dove con gli altri sindacati dei trasporti valuteremo e definiremo chiaramente ruoli, competenze e obiettivi.

In questo quadriennio altre organizzazioni nella FAST-Confsal si sono

rafforzate e alcune adesioni sono diventate strutturali, quindi noi arriviamo al congresso della federazione con la convinzione che è la nostra strada senza ritorno. Dobbiamo mettere in atto tutte le azioni necessarie affinché la FAST-Confsal possa essere riconosciuta come un soggetto di riferimento nel mondo dei trasporti e servizi. A onor del vero, la grande riorganizzazione statutaria l'abbiamo già fatta nella passata stagione congressuale, quindi consideriamo questa una semplice messa a punto. Da tecnici potremmo dire, anche in questo caso, una "manutenzione" necessaria per fare chiarezza su chi deve fare cosa e quali sono i perimetri di responsabilità.

Non a me, ma a tutto il gruppo dirigente che in questi anni ha portato avanti sia nella segreteria nazionale che in tutte le regionali, va ascritto il merito di aver fatto un salto di qualità sia sotto l'aspetto amministrativo che organizzativo, passando da una gestione delle risorse e dell'organizzazione interna più professionale che ha permesso di recuperare la difficile situazione economica che abbiamo ereditato. Il grande lavoro fatto deve ora servire come base di partenza affinché la FAST-Confsal possa muoversi in sintonia con i cambiamenti che il nostro tempo ci impone senza andare in affanno per tenere il passo delle organizzazioni più grandi.

Le scelte fatte e che faremo stanno coinvolgendo positivamente anche gli altri sindacati della FAST e questo ci aiuta ad articolare concretamente la federazione in tutti i settori e sotto tutti gli aspetti organizzativi.

Le difficoltà affrontate per realizzare ogni passaggio, non ci hanno permesso di ottenere brillanti risultati sul fronte della rapidità, ma hanno portato un contributo sostanziale in termini di consistenza e solidità della federazione. Tra gli obiettivi raggiunti c'è la Fondazione SMA, che ora è una realtà e nei prossimi mesi inizierà la piena attività, riunendo i soci fondatori e costituendo il comitato scientifico. Nelle fasi negoziali la FAST-Confsal sarà così in grado, grazie al centro studi e ad una più attenta assistenza contrattuale, di presentarsi alle trattative con la giusta preparazione e competenza non più basata sulla sola capacità tecnica dei dirigenti sindacali, ma anche sul contributo di esperti specializzati nelle materie direttamente legate al diritto del lavoro.

Nel corso dei lavori congressuali disegneremo le nostre linee guida che saranno la base portante del lavoro dei prossimi quattro anni e del prossimo congresso FAST-Confsal, quindi non mi resta che ringraziare ancora tutti e augurare

Buon Lavoro