

Colleghe, Colleghi e gentili ospiti

Benvenuti.

Questo Direttivo Nazionale che convoca il Congresso Nazionale cade in un periodo di grande incertezza economica e geopolitica. Visto l'andamento degli ultimi anni, certamente questa non è una notizia. Ma siamo costretti a constatare che gli ultimi dati Istat sulla crescita e sulla produzione hanno infranto pure le fragili illusioni generate dai lievi segnali di ripresa nella prima parte dell'anno.

Anche il tragico terremoto del 24 agosto, che ancora si trascina in uno sciame sismico che sembra non voler finire, contribuisce a creare quel clima di rassegnazione e sconforto con cui tutti i giorni ci confrontiamo leggendo i vari commenti sui social o discutendo con la gente.

In merito al terremoto vi chiedo di fare ora un minuto di silenzio in onore delle vittime della tragedia.

Come federazione già saprete che ci siamo mossi attivamente e in maniera concreta per una raccolta fondi che possa dare speranza ai sopravvissuti e aiutare la ripresa di quelle zone. Abbiamo messo a disposizione dell'associazione Onlus SolidariSMA la nostra rete di contatti e la nostra capacità di comunicazione per favorire la sottoscrizione e sono certo che ognuno di noi farà il massimo affinché sia possibile portare ai sindaci della zona colpita un contributo reale e non solo attestati di solidarietà.

Tornando ad analizzare il momento di incertezza perdurante, non possiamo non tener conto degli effetti delle sanzioni contro la Russia e del rallentamento della domanda dalla Cina, molto impegnata nell'affermazione dello yuan, che comportano una sensibile riduzione dei traffici commerciali con ricadute importanti sulle attività di cabotaggio merci, soprattutto quelle marittime e portuali.

La Brexit, discussione che ha appassionato molto gli esperti e gli osservatori prima dell'estate, è ormai un dato di fatto con cui bisogna convivere. Anche se è prematuro fare valutazioni sulle ricadute che avrà sull'economia reale, essa ha certamente generato un gran fermento nei mercati. Quegli stessi mercati che negli ultimi anni hanno "abbattuto" più governi delle rivoluzioni di inizio '900.

Il terrorismo e le numerose guerre che producono un flusso continuo di migranti, nonostante i doverosi annunci di non farci intimorire e di non cambiare le nostre abitudini, impongono una serie di stringenti e necessarie norme sulla sicurezza, con importanti ripercussioni sulla movimentazione delle persone e delle merci e sugli investimenti.

Evito di approfondire l'analisi sul versante interno italiano, dove continua la deflazione e la preoccupante divaricazione dell'economia fra Nord e Sud. Altrettanto preoccupanti sono le rilevazioni dei vari istituti di ricerca che sottolineano il continuo abbassamento dei prezzi dei generi alimentari e il crescente numero di persone che

rinuncia alla spesa sanitaria; due fattori che tratteggiano un futuro con minore aspettativa di vita, per giunta di scarsa qualità. Detto ciò, non posso evitare di ricordare che il reddito delle famiglie è sempre più assottigliato, anche grazie al progressivo aumento delle tasse locali che pesano enormemente su un'ampia fetta di pensionati, e questo porta alla diretta conseguenza della riduzione della domanda aggregata.

In questo quadro nefasto non può restare escluso il dramma della disoccupazione giovanile che, nonostante gli enunciati, è stata aggravata prima dalla "riforma Fornero", che ha allungato l'età pensionabile, poi dal jobs-act che di fatto ha reso tutti i nuovi occupati più precari.

I dati ufficiali INPS ci dicono che nei primi 5 mesi del 2016, rispetto allo stesso periodo del 2015, è stato registrato un calo dei nuovi contratti a tempo indeterminato del 78% e del 37% dei contratti trasformati a tempo indeterminato. In compenso si registra ancora una forte crescita dell'utilizzo dei "buoni lavoro" (voucher).

Tutto ciò conferma i timori di chi, come noi, ha criticato la riforma vedendola come una scorciatoia da immagine internazionale che trascurava misure di stimolo alla produttività e ai consumi. Ci troviamo oggi, rispetto al 2008 – anno di inizio della crisi – di fronte a una perdita di produzione industriale valutata in 25 punti, così come a una riduzione del PIL di 10 punti e alla perdita dichiarata di un milione di posti di lavoro.

In questo scenario tracciato con tutti i difetti della sintesi estrema, la domanda che ci facciamo è: cosa possiamo e dobbiamo fare?

Ritengo che il primo dovere di un sindacato autonomo sia tenere alta l'attenzione per evitare che la "rassegnazione" prenda sempre più forza fra le lavoratrici e i lavoratori.

Come federazione dei trasporti abbiamo il dovere di organizzarci adeguatamente per affrontare con competenza le relazioni industriali e consolidare la nostra rappresentanza in tutti i settori dei trasporti e dei servizi.

Questa è l'unica strada per stare in prima linea e sapersi assumere le grandi responsabilità che il mondo del lavoro chiede al Sindacato, tenendo ben presente che le imprese che svolgono trasporti, logistica e servizi sono il volano con il quale l'Italia può rilanciare la produzione industriale visto che, nonostante tutto, nel manifatturiero, fra i Paesi dell'Eurozona, siamo secondi dopo la Germania.

Quindi, andando per ordine, dovremmo aprire da subito una discussione che ci porti fino al Congresso Nazionale sui seguenti temi:

- sistema delle relazioni industriali;
- sistemi bilaterali;
- rappresentanza e rappresentatività;
- diritto di sciopero nei servizi;
- programmazione e sviluppo della formazione interna;
- comunicazione interna ed esterna;

- servizi di assistenza al cittadino;
- progetti di integrazione sociale europei;
- organizzazione della federazione sul territorio nazionale con sedi quali casa comune.

I temi sul tavolo sono tanti e vanno discussi, affrontati e definiti nei prossimi mesi con il lavoro che sapremo svolgere a partire da oggi.

Rafforzare le relazioni industriali e anche quelle sindacali con le varie parti sociali è indubbiamente la chiave di volta democratica di una ripresa economica. Garantire l'equilibrio delle tutele, dei diritti e dei doveri ai lavoratori salvaguarda il lavoro, perché la storia ci insegna che lo sviluppo delle relazioni sociali ha sempre favorito lo sviluppo economico delle nazioni.

In questo contesto, come sindacato autonomo scontiamo la difficoltà di doverci costruire giorno per giorno, azienda per azienda, la nostra rappresentanza. E nonostante la Confasal possa vantare una forza importante come numero di iscritti, ancora non si riesce a condividere le regole con tutti gli attori.

Il tema rischia di portarci in discussioni complicate, ma ci corre l'obbligo di mettere in evidenza che, proprio in merito alla riforma costituzionale, da diverse parti nasce la richiesta che le regole debbano essere condivise con tutti; purtroppo molti si ricordano di questa buona norma democratica solo quando vengono messi fuori dai tavoli decisionali. Riguardo alla riforma costituzionale, che sta creando una forte contrapposizione tra sostenitori e detrattori, nessuno – o quasi – nel mondo sindacale o nelle parti sociali interessate si è espresso in merito alla soppressione del CNEL. Personalmente, vorrei sommessamente notare che probabilmente è vero che si è dimostrato un ente poco utile, ma sarebbe stato giusto correggere la legge e renderlo più operativo. Non bisogna infatti dimenticare che il CNEL è uno strumento costituzionale che non solo oggi certifica la rappresentanza dei sindacati, ma che costituisce anche sede di confronto e studio istituzionale. Ma probabilmente le nuove forme democratiche non hanno bisogno di certi "appesantimenti" per legiferare in materia di lavoro ed economia.

Tornando a parlare delle relazioni industriali, il confronto è fra governo, sindacati confederali e Confindustria sulla complementarità dei due livelli negoziali è aperto. E da più parti si ritiene necessario il coinvolgimento dei lavoratori nei programmi d'impresa, nel rispetto delle regole che dovranno essere le fondamenta di un sistema aggiornato di relazioni industriali.

Noi riteniamo che per rendere adeguato un sistema di relazioni industriali sia necessario includere. Questo si realizza innanzitutto facendo sì che esistano regole chiare per definire come un sindacato, qualsiasi sindacato, possa maturare il diritto a rappresentare chi gli dà delega. Ma anche rendendo omogenei i diritti e le tutele di tutti i lavoratori, dando come regola generale quella dei contratti nazionali che stabiliscono il quadro normativo e retributivo e delegando poi alla contrattazione di secondo livello il compito di intercettare le esigenze e le specificità nelle diverse aree produttive.

L'efficacia delle relazioni industriali passa ormai necessariamente attraverso la bilateralità, un modello di compartecipazione fra parti sociali che permetta la valorizzazione del lavoro e una maggiore attenzione alle tutele. Questo diventa un ottimo strumento soprattutto territoriale, laddove è necessario intercettare la contrattazione con le imprese di piccole dimensioni che trovino interesse nella partecipazione attiva sulla formazione professionale e sicurezza sul lavoro, sulla previdenza complementare, sulla sanità integrativa e le diverse forme di welfare contrattuale, sulle forme di sostegno al reddito fino all'accompagnamento alla pensione.

Un moderno sistema di relazioni industriali deve dare risposte a quel mondo del lavoro e delle imprese che in Italia è sempre più frammentato e sfugge ai meccanismi di base, cercando sempre di far profitto a spese di un continuo ribasso del costo del lavoro, attraverso l'abbattimento delle retribuzioni e i tagli sulla sicurezza e sulla formazione. In sintesi, speculando sulle regole, sulle tutele e sui diritti. Al punto da costringerci a rincorrere gli amministratori per onorare le scadenze salariali.

Questo stato di cose è molto evidente in alcuni settori che fanno riferimento alla FAST-Confasal, come l'autotrasporto e la logistica, come l'igiene ambientale e i servizi di pulimento, dove prevalgono micro imprese e dove serve che il sindacato vigili e controlli affinché si eviti il consolidarsi di comportamenti dannosi per i lavoratori, in un contesto già di per sé complicato anche grazie alle evoluzioni legislative. La legge 122/2016, ad esempio, che recepisce la direttiva UE in materia di appalti, introduce le regole sulla gestione del personale in caso di successione degli appalti. A nostro avviso, benché sia una normativa che interviene nella disciplina del cambio di assegnazione, prevedendo la garanzia dei diritti quesiti e l'applicazione dei trattamenti economici e normativi, comporta ulteriore confusione soprattutto quando il subentrante è dotato di una propria struttura imprenditoriale.

Proprio in questi casi sembrerebbe che al personale non sarebbero garantiti i diritti, come l'applicazione dello stesso contratto con la relativa retribuzione.

Questo diventa un altro classico caso di legislazione stratificata (in Italia ne abbiamo diversi esempi) che comporta confusione, contenziosi, litigiosità sociale e diseconomie industriali.

È evidente che tutto porta a rafforzare l'idea della necessità del CCNL e del ruolo del sindacato, affinché nei capitolati di appalto siano previste regole chiare e ben definite, visto che anche il nuovo codice dei contratti ha evitato di porre quale obbligo la "clausola sociale" nella realizzazione dei cambi appalto.

In questo scenario, partecipare ai tavoli di rinnovo contrattuale diventa vitale e determinate. Ma per questo serve che, una volta misurata la rappresentanza, il diritto avvenga per legge e non per "concessione" dei sindacati già presenti in quel determinato comparto. Diversamente, non riteniamo possibile rinunciare al diritto del reciproco riconoscimento fra organizzazioni datoriali e sindacali.

La misurazione della rappresentanza e rappresentatività, come abbiamo avuto modo

di dire in diverse sedi – anche istituzionali – a nostro avviso deve prevedere la nascita di nuove forze sindacali e la morte di quelle che non riescono più ad intercettare le esigenze del lavoro. Solo attraverso una legge che permetta la nascita della rappresentanza sindacale a partire dalle aziende, si potrà garantire il diritto costituzionale previsto nell'art. 39.

Voglio ricordare, prima a me stesso, che già nel 1990 la sentenza n° 39 della Corte Costituzionale riteneva troppo restrittivo il criterio di accesso ai diritti sindacali individuato nella legge 300/70; con il senno di poi possiamo dire che comunque offriva più strade di quelle possibili a seguito del risultato del Referendum del giugno 1995. La stessa Corte Costituzionale, nell'ammettere il Referendum sull'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori, affermava che dal quesito *“risulta l'intendimento di ottenere almeno l'abrogazione dell'indice presuntivo di rappresentatività previsto dalla lettera a) e l'abbassamento al livello aziendale della soglia minima di verifica della rappresentatività effettivamente prevista dalla lettera b)”*.

Proprio su tale affermazione della Corte Costituzionale, oggi dobbiamo poggiare la nostra battaglia per una nuova legge sulla rappresentatività e sui diritti sindacali. Infatti, va ricordato che attualmente il testo dell'art 19 della legge 300/70 inserisce anche il contratto aziendale tra quelli la cui sottoscrizione comporta la possibilità di costituire le Rappresentanze Sindacali Aziendali, con conseguente riconoscimento dei diritti previsti nel titolo III della legge 20 maggio 1970, n° 300. Questo significa che l'abbassamento al livello di verifica aziendale della rappresentatività effettiva è qualcosa di diverso dall'attuale situazione normativa, che vede quale unico indice la sottoscrizione del contratto applicato nell'unità produttiva, per giunta con la discrezionalità assoluta della parte datoriale.

Chiaramente su tutto questo è intervenuta ancora la Corte Costituzionale, con la sentenza n° 231 del 3 luglio 2013 che riconosce che il diritto di rappresentanza scatta quando il sindacato dimostra la capacità di sostenere il negoziato.

Una volta normato per legge un sistema di rappresentanza che dia diritto di tribuna a tutte le associazioni 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 posto in atto. E' per questo che continuiamo a essere convinti che le norme da migliorare siano quelle che regolano le procedure di raffreddamento e il sistema sanzionatorio, ritenendo strumentali e fuorvianti tutte le polemiche solitamente alimentate in occasione di scioperi dichiarati dai sindacati cosiddetti non confederali.

L'incapacità di legiferare una norma coerente con la carta costituzionale che non rompa gli attuali equilibri fra i tre sindacati confederali produce le continue strumentalizzazioni che rischiano di portare il governo a varare solo ulteriori irrigidimenti sull'esercizio del diritto di sciopero, specialmente nei trasporti.

Nel contesto che si sta delineando, è sempre più chiara la necessità di una maggiore libertà negoziale al secondo livello di contrattazione per raggiungere l'unico obiettivo

concreto di mettere insieme crescita e produttività, potendo contare su regole che nascono valutando oggettivamente le differenti specificità aziendali. Strada che, se ben coordinata dal sindacato a livello centrale, permette di tenere conto della qualità della vita dei lavoratori interessati, essendo gli stessi artefici della gestione di quelle flessibilità che devono temperare un continuo miglioramento delle condizioni di lavoro alle esigenze di produttività. Finalmente è stata riaperta la strada alla detassazione della produttività, da noi sempre auspicata come strumento indispensabile per rilanciare la ripresa industriale, dare efficacia alla trattativa decentrata e aumentare il potere d'acquisto delle retribuzioni. Auspichiamo che la norma diventi strutturale e aumenti le quote di detassazione possibili.

Nel settore che come federazione ci onoriamo di rappresentare, il lavoro si distingue per il volume di manodopera sempre più professionale e in gran parte per la presenza di alte professionalità ma al tempo stesso, in entrambi i casi, l'usura dovuta all'intensità del lavoro ha reso per noi la "riforma Fornero" un macigno con il quale intere categorie hanno visto posticiparsi in maniera irragionevole il riconoscimento del diritto alla pensione. Lavoratori come il personale viaggiante ferroviario e i controllori del traffico aereo sono ancora in attesa che venga loro riconosciuto lo stesso diritto di aspettativa di vita in quiescenza degli altri lavoratori. Richiedono grande attenzione anche la gente di mare, i portuali addetti agli stivaggi e i camionisti. Siamo coscienti che per soddisfare tutte queste esigenze non è possibile avere immediatamente tutte le risorse disponibili, ma condividere almeno che questi sono i principali problemi che devono trovare soluzione sarebbe già un buon punto di partenza per affrontarli in modo responsabile, in una necessaria rivisitazione della "Riforma Fornero".

Il capitolo delle privatizzazioni ci vede fortemente critici rispetto alla politica economica del governo. Riteniamo che la privatizzazione di ENAV e la sua collocazione in borsa, ad esempio, non contenga alcun elemento di sviluppo industriale. Oltre ad essere la prima volta che un Paese porta avanti una simile operazione con un ente responsabile della sicurezza del traffico aereo. L'unica logica che guida queste azioni e che da sempre ci sentiamo di denunciare è quella di "far cassa", con l'aggravante che non si prefigurano neanche grandi margini di guadagno. L'obiettivo del governo, chiaro a tanti, è il tentativo di correggere i conti pubblici per un valore di almeno 8 miliardi di €, che corrisponde ad una quota di pil di circa il 0,5%, così come previsto dal Documento di economia e finanza. La privatizzazione dell'ENAV sarà seguita dalla riorganizzazione del Gruppo FSI e dell'ANAS. L'esecutivo continua a dosare con cadenza scientifica le dichiarazioni sull'intenzione di accorpate le due società controllate dal Tesoro che si occupano di trasporti, senza però chiarire quali potrebbero essere i vantaggi industriali di tale operazione, le sinergie economiche e le eventuali ricadute occupazionali. Anche in questo caso c'è il sospetto che l'operazione non sia mossa da una logica industriale ma dalla necessità, ancora una volta, di "fare cassa" in fretta per perseguire il solito scopo.

Sono operazioni che, qualora non supportate da strategie industriali, avranno pesanti ricadute sulla sicurezza del trasporto. Tema, questo, trattato anche in occasione degli

incidenti ferroviari, dove abbiamo sempre evidenziato l'incongruenza nell'esistenza di diversi enti che certificano la sicurezza ferroviaria a seconda se le linee sono gestite dal gestore nazionale RFI Spa o dalle regioni. Come sempre in occasione di grandi disastri scatta la grande eco sulla stampa e assistiamo allo stucchevole spettacolo degli "esperti" di trasporto ferroviario – e non solo – che sparano sentenze e soluzioni sui social nazionali. Passato il momento emozionale, però, tutto torna nell'oblio e sulle spalle di chi quotidianamente ci lavora.

Nel mese di settembre potremo valutare e verificare la validità del piano industriale del Gruppo FSI e capire quali prospettive di sviluppo verranno realmente date alla nuova società del polo logistico e cargo ferroviario. La sola chiarezza che abbiamo, in merito alla nascita della società Mercitalia, consiste nelle richieste fatte ai lavoratori. Riteniamo necessario, per affrontare la sfida, essere messi a conoscenza di quale sia lo sviluppo industriale, il progetto e gli investimenti che dobbiamo attenderci.

La crescente sfiducia degli italiani nei riguardi del sistema politico, che ha perso una considerevole quota di consensi, è sempre più evidente. Ma il fenomeno non sta risparmiando neanche il mondo sindacale, spesso a causa di esponenti politici che cercano di esorcizzare il dissenso verso loro stessi o verso i loro partiti lanciando discredito sul sindacato.

Deve essere per noi uno stimolo e una motivazione in più, se mai ce ne fosse bisogno, smentire con i fatti quel qualunquistico e spregevole giudizio: sono tutti uguali.

Il nostro progetto della FAST è stato pianificato e messo in atto con una tempistica che spesso ci ha visto in affanno, perché gli eventi che trasformavano il mondo del lavoro intorno a noi si accavallavano con una velocità alla quale non eravamo abituati e, dobbiamo ammetterlo, rispetto alla quale non eravamo neanche preparati. Gli step programmati per la crescita della FAST erano e sono: trovare le risorse economiche, associare le categorie dei trasporti e servizi, fidelizzare gli associati, costruire una classe dirigente sempre più preparata ad affrontare i temi del lavoro, valorizzando le professionalità delle varie categorie, e ricercare un giusto equilibrio di solidarietà con quelle categorie di lavoratori dei trasporti e dei servizi che hanno meno potere contrattuale e minori garanzie occupazionali.

La nostra idea di Sindacato deve tenere fermi i valori del lavoro, dell'equità e della democrazia e questo deve renderci più convinti e decisi ad affrontare la realtà con tutti i mezzi, le strutture e i programmi necessari, adeguandoli ai continui cambiamenti che la società impone a ogni organizzazione che vuole restare protagonista e che vuole essere presente nella costruzione di tutele nella continua evoluzione dell'economia reale che pone sempre nuove esigenze di produzione e produttività. Per ottenere questo dobbiamo essere preparati ad affrontare i problemi nelle sedi giuste, con le necessarie competenze. E ciò è possibile solo con un'adeguata formazione. La formazione, come la comunicazione, oggi più che mai

sono prerogative che una federazione come la nostra deve costruire come colonna portante e luogo di riferimento per i dirigenti sindacali che con noi credono nella nostra idea di sindacato autonomo. Quindi dobbiamo consolidare una struttura che affronti quotidianamente lo studio e lo sviluppo di strategie innovative e ad ampio spettro, per affrontare problemi e assistere chi nella FAST-Confisal ripone la sua fiducia e le sue aspirazioni.

Questo autunno sarà, probabilmente, caratterizzato da un forte *pressing* sul rinnovo dei contratti. Già durante l'estate la partita ha subito una forte accelerazione ed ora dobbiamo verificare l'idea, che sembra venire avanti dai sindacati confederali, di fare un contratto omnibus nazionale che accorpi tutti i comparti/settori che non sono in grado di fare o rinnovare i CCNL di settore. Proposta che se da un lato garantirebbe le regole base per tutti, dall'altro rappresenterebbe la sconfitta delle professionalità, che verrebbero trascinate completamente nel confronto di secondo livello.

Il contratto nazionale va visto come uno strumento di tutela generale del lavoro, di regolazione del mercato fino alla valorizzazione della professionalità e della produttività.

Quindi, se condividiamo ancora l'idea di voler diventare il punto di riferimento del sindacalismo autonomo nei trasporti e servizi dando consistenza alla confederazione Confisal a cui aderiamo e che ci delega alla rappresentanza di questo comparto strategico per le politiche economiche e industriali, dobbiamo da subito dare il colpo di reni necessario per arrivare al congresso con le idee chiare su cosa dobbiamo fare e chi deve curare le varie strutture ormai costituite e pronte a svilupparsi su tutto il territorio nazionale.

È evidente che mi riferisco alla nostra struttura dei servizi al cittadino, che dovrà essere la base portante delle strutture della federazione sul territorio. Mi riferisco alla comunicazione esterna che le strutture regionali dovranno curare per fidelizzare i sindacati dei vari comparti e aiutare nel proselitismo. Ancora penso allo sviluppo della nostra nuova struttura che cura i progetti di integrazione sociale attingendo ai fondi comunitari; come il definitivo varo della Fondazione, che subito dopo questo direttivo chiuderà il primo ciclo organizzativo e, con l'elezione di rinnovo degli organismi, riprenderà le sue attività di certificazione e sviluppo del nostro progetto.

Per fare tutto questo dobbiamo mettere a punto le regole interne, quindi valutare come fare un'adeguata manutenzione al nostro statuto e come rendere coerenti gli statuti dei sindacati costituiti; come interagire con i sindacati aderenti e prevedere una forma di affiliazione di associazioni professionali che si riconoscono nel nostro progetto di sindacato autonomo, ma sono legati alla loro autonomia professionale. Nello specifico mi riferisco a categorie come i tassisti, i camionisti o i piloti, sulla



scorta dell'ottimo risultato raggiunto con i controllori del traffico aereo oggi di UNICA, aderente FAST.

Sul fronte dell'organizzazione dei sindacati costituiti riteniamo necessario accorpate strutture quando ciò ci aiuta a semplificare l'organizzazione interna a favore dell'operatività e salvaguardia delle varie professionalità del comparto.

Nello specifico mi riferisco al progetto di fondere la FAST Appalti Territorio e Servizi con la FAST Autotrasporto, Logistica e spedizione Merci, visto che troppo spesso l'esperienza ci ha dimostrato che, operando nelle stesse aziende si rischia di creare più confusione che benefici.

Per tutte queste ragioni e nella logica di rafforzare e consolidare la Fondazione SMA, diventa necessario lavorare alla costruzione di una struttura logistica su tutto il territorio nazionale con l'obiettivo di creare le sedi regionali e territoriali della federazione quali "casa comune" di tutti i sindacati che si riconoscono nella FAST-Confisal.

Dovendo fare oggi un veloce resoconto sullo stato dell'arte, possiamo dire che il sistema dei servizi al cittadino come patronato, centri assistenza fiscale, assistenza agli stranieri, consulenze sul lavoro e mediazione sindacale è strutturato e siamo anche in condizione di governarlo in completa autonomia. Siamo in grado di assistere tutte le strutture, sia nazionali che periferiche, per quanto attiene il supporto negoziale e vertenziale, grazie al nostro centro studi che presto sarà costruito presso una struttura della Fondazione SMA, la quale potrà meglio interagire e cooperare con professionisti affermati del settore e delle materie che ci servono per accrescere la nostra formazione interna.

Lo sforzo che dovremo impegnarci a fare nel prossimo mandato congressuale deve essere quello di rendere operative le strutture regionali, con una propria autonomia gestionale anche in queste materie oggi governate tutte dalla sola struttura nazionale che domani dovrà assolvere il ruolo di indirizzo, coordinamento e assistenza alle strutture periferiche. Al fine di perseguire questi obiettivi, da tempo stiamo collaborando con diversi studi di consulenti del lavoro e studi legali che possano raccordarsi far loro e con la struttura centrale, visto che in questo ambito la concorrenza e l'ostilità delle rispettive strutture dei sindacati confederali sono ancora più incisive. La presa di coscienza delle nostre possibilità ci permetterà di costruire o operare direttamente con enti bilaterali che sono ormai l'altra faccia del sindacato.

Quindi, se veramente vogliamo dare concretezza al nostro progetto è necessario che tutti i settori, a prescindere dal tipo di affiliazione alla federazione, associno il proprio nome sempre e ovunque alla FAST-Confisal.

Certamente va bene, poi, l'ulteriore distinzione del sindacato specifico, dove è nato e conosciuto con un'ottima reputazione. Ma riconoscersi sotto un'unica bandiera ci dà una forza politico/sindacale che forse neanche noi oggi siamo in condizione di comprendere.

La federazione regionale e soprattutto la Segreteria Generale dovranno essere viste come uno strumento per avere il supporto tecnico adeguato soprattutto sulle materie del mercato del lavoro, della legge sul diritto di sciopero nei servizi pubblici, nelle materie previdenziali, oltre che naturalmente nella costruzione di linee politiche omogenee e nell'affermazione del ruolo nei rapporti con la politica nazionale e locale.

La federazione dovrà svolgere il suo ruolo qualificante nell'affermare politicamente i vari sindacati nei settori di riferimento e nella costruzione e mantenimento della rappresentatività e rappresentanza.

Lo statuto della federazione deve diventare la nostra "carta costituzionale" e gli statuti dei sindacati che confluiscono devono essere in linea con i principi che oggi ci stiamo dando. Parte importante, che deve farci sentire più uniti negli obiettivi e nelle idee, è la condivisione delle strutture per tutti i sindacati confluiti e costituiti, come già abbiamo fatto creando gli organismi di controllo quali il Collegio dei Probiviri e il Collegio dei Sindaci Revisori, unici per tutti e nazionali.

Prima di lasciare spazio al dibattito, vista la concentrazione dei lavori, vorrei concludere questa relazione con l'auspicio di essere riuscito a fare uno spaccato del perché la FAST-Confasal esiste e come deve programmare il futuro, lavorando giorno dopo giorno per affermare la nostra idea di Sindacato Autonomo.

Le regole certamente non ci aiutano, perché impongono sempre più ai sindacati di fare fronte comune. Quindi, resta difficile mettersi in evidenza agli occhi dei singoli. Ma noi dobbiamo avere la forza e la convinzione di affermare che il Sindacato Autonomo è parte di ogni lavoratore e specchio del suo comportamento, sia sul lavoro sia fuori.

Noi dobbiamo dimostrare a quei lavoratori che spesso usano dire "Il Sindacato cosa mi dà? Perché devo iscrivermi? Siete tutti uguali!" che non tutti i sindacati sono uguali e quando ci s'iscrive alla FAST si diventa subito parte di essa, perché ognuno di noi diventa IL SINDACATO.

Grazie dell'attenzione e buon lavoro.

#