

“Semplificazione Sindacale”

aforisma per limitare
la libertà di associazione dei lavoratori.



Relazione del Segretario Nazionale

Pietro Serbassi

DIRETTIVO NAZIONALE FAST FERROVIE

9 - 10 - 11 Dicembre 2015

Appia Grand Hotel

04023 Formia (LT) - Tel. 0771.726041



Un caro saluto a tutti e un in bocca al lupo alle nuove RSU e RLS del Gruppo FSI elette nelle liste FAST FerroVie–Confasal condividendo il nostro progetto sindacale che si richiama con l’Hashtag #puoicambiare.

È consuetudine di questi tempi aprire le assise inerenti il lavoro analizzando lo scenario socio economico nel quale dobbiamo muovere le nostre azioni. Certamente neanche noi possiamo esimerci dal cominciare i lavori di questo direttivo affrontando temi complessi che, purtroppo, non lasciano molti spazi all’ottimismo.

Questi temi porranno il nostro sindacato di fronte a scelte necessarie e non rinviabili, volte a darci sempre più forza per contrastare politiche confusionarie poste in essere da governi e sindacati che hanno interessi divergenti e si reggono su grandi enunciati di principio, adattabili di volta in volta alle esigenze del momento.

Questo Direttivo è titolato a convocare il prossimo Congresso Nazionale che si colloca in un periodo di cambiamenti nel mondo del lavoro che ci obbligano a contestualizzare le nostre scelte nello scenario politico/sociale internazionale e nazionale che stiamo attraversando.

Dovremo dibattere temi e argomenti da portare come linee programmatiche del prossimo Congresso Nazionale.

Quando abbiamo indetto l’ultimo congresso, nel dicembre 2011, ci siamo concentrati sul malessere frutto del peggior momento politico, economico e sociale che stavamo attraversando dal dopoguerra.

Da poco avevamo imparato che i Governi cadevano a causa dello “spread” con la stessa incisività di una rivoluzione. Poi abbiamo vissuto questi anni in cui i tre governi che si sono succeduti hanno riportato lo “spread” a livelli più bassi imponendo tagli e revisioni di tutele e servizi che erano stati frutto di anni di conquiste sociali, abbattute seguendo le indicazioni della Commissione Europea “matrigna” e a volte “discriminatoria” fra i diversi stati dell’eurozona.

Senza addentrarci in temi che rischiano di portarci a fare analisi politiche che, come sindacato autonomo, non ci competono, ho voluto iniziare facendo questa premessa per ricordare, prima a me stesso, che in questi quattro anni sono cambiate profondamente le regole per l’accesso e la rendita previdenziale, come sono cambiate le regole degli assetti contrattuali, delle relazioni industriali e della rappresentanza.

La vituperata “legge Fornero” ha elevato l’età pensionabile con un pressapochismo a dir poco imbarazzante, lasciando una grande fascia di lavoratori senza protezioni previdenziali perché lo Stato non ha mantenuto gli impegni presi con loro, identificandoli con quello sgradevole termine creato ad hoc di “esodati”. Ancora più direttamente siamo stati interessati dall’altro delicato problema delle cosiddette “omogeneizzazioni” per i lavoratori quelle categorie ritenute particolarmente logoranti, fra le quali la Ministro Fornero non ha ritenuto coerente inserire il personale dell’esercizio ferroviario e i Macchinisti. A dire il vero, probabilmente non era da sola quando ha preso questa nefasta decisione, vista l’indisponibilità che ancora oggi incontriamo ogni qualvolta affrontiamo con il mondo della politica questo tema. Convinti che sia una battaglia difficilissima, ma non domi, abbiamo approntato una proposta di modifica della Legge percorrendo la strada della proposta di legge popolare. Risultato non raggiunto per poche migliaia di firme, nonostante il gran lavoro che come sindacato abbiamo fatto. A tal proposito voglio ricordare che probabilmente la nostra è stata una delle ultime proposte di legge di iniziativa popolare fatta con le 50.000 firme, perché proprio in quei giorni il Governo Renzi, nella proposta di modifica di legge costituzionale, elevava a 250.000 firme necessarie per presentare una proposta di legge popolare.



La nostra caparbità, quando siamo convinti delle nostre ragioni, ci impone di andare avanti e in occasione della discussione della Legge di stabilità 2016 abbiamo contattato diversi gruppi parlamentari, proponendo loro di presentare la nostra proposta di legge come un emendamento nella fase di discussione parlamentare.

Contemporaneamente stiamo proponendo in seno all'ALE il tema della pensione anticipata quale obiettivo da perseguire a livello Comunitario. Chiediamo che la certificazione richiesta per il personale dell'esercizio ferroviario decada al raggiungimento di un'età ben identificata come già è di norma per altre categorie, imponendo così di fatto al legislatore nazionale di regolamentare in maniera differente l'accesso in pensione per le categorie interessate.

Oltre alla materia previdenziale con i suoi drammatici cambiamenti, la riforma dei contratti ha influito pesantemente sulla nostra attività perché, come sempre accade in Italia, il primo passo per avviare le riforme è quello di denigrare il sistema e chi ne fa parte, buttando come si suol dire "il bambino e l'acqua sporca". La campagna antisindacale si è inasprita in maniera esponenziale e man mano è cresciuta la richiesta di cambiamento che è stata direttamente proporzionale alla ricerca del sindacato confederale di farsi la riforma in casa.

Da più parti si invoca una legge che regoli le organizzazioni dei lavoratori, definisca la loro sfera d'azione, la misurazione della rappresentanza.

La speranza che il sistema si autoriformi, 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, e tutti gli altri, se non accettano, sono fuori. Regole del gioco che non possono non suscitare le 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. Ma questa tendenza all'autoconservazione alla fine danneggerà tutti. Essa rischia infatti di portare il sindacato, compreso quello rappresentato dalla Cgil, Cisl e Uil, verso un inesorabile isolamento.

Quanto alla posizione di Confindustria, bisogna premettere che viviamo una stagione diversa da quella che poi ha portato alla legge 300/70, comunemente nota come Statuto dei Lavoratori. Allora c'era sviluppo ed economia in crescita, oggi c'è una crisi continua e persistente che, anche al netto dei labili segni di ripresa, prospetta ancora un lungo periodo di difficoltà per il lavoro. Basti pensare che in questi giorni l'Italia è in apprensione per le valutazioni sulle previsioni di crescita fatte dal Governo Renzi lo scorso anno; occorrerà vedere se saranno rispettate o saranno minori di uno zero virgola, che comporterebbe un peso sulla legge di stabilità 2016 di circa ulteriori 2-3 miliardi di euro. Di fronte a questa situazione, però, la risposta di Viale dell'Astronomia, così come di molte altre associazioni datoriali con le quali l'associazione dialoga, sembra limitarsi a un atteggiamento sempre più prepotente volto a cancellare il contratto nazionale per dare più spazio a quello aziendale. Una soluzione che, pur non trovandoci in disaccordo, perché ci battiamo da anni per riconoscere maggiore dignità alla contrattazione decentrata e di categoria però nell'ambito di quella imprescindibile di livello nazionale non può non sorprendere, considerato che era solo il 2011 quando Confindustria si schierava contro i contratti di prossimità a favore di quelli collettivi di settore.

È anche vero che resta difficile comprendere perché oggi le associazioni datoriali dovrebbero sforzarsi di confrontarsi con i rappresentanti dei lavoratori e di misurarsi in un negoziato nei contratti, quando il governo gli ha offerto su un piatto d'argento una pioggia di incentivi



all'assunzione per spingere i nuovi contratti che la legge, contro ogni evidenza e contro ogni riscontro fattuale, impone di chiamare a tempo indeterminato. Misure sbandierate come il motore della ripresa ma che, ad oggi, hanno mosso l'occupazione per meno di un punto percentuale, senza dare una concreta risposta ai giovani in costante attesa.

Ecco perché riteniamo necessario ripartire da zero. O meglio, dalla nostra storia, che è fatta di battaglie sui problemi reali, senza zavorre ideologiche o preclusioni studiate a tavolino. Occorre riaprire una fase nuova in cui la politica e le parti sociali ritrovino la capacità di rispettarci e ascoltarci; dove tutto il mondo sindacale, come sta da tempo cercando di fare quello autonomo, accetti di confrontarsi su un nuovo modello di relazioni industriali che sia in grado di trovare il giusto equilibrio fra le materie di regolazione del contratto nazionale e quelle direttamente collegate alla produttività e all'organizzazione del lavoro, che devono trovare spazio nel secondo livello aziendale. Il sindacato non può più limitarsi al negoziato salariale, che coinvolge e giustamente appassiona, ma deve anche essere capace di dare risposte ai nuovi assunti e speranze a chi ancora deve essere assunto. Deve rispondere ai grandi temi per l'ampliamento della richiesta occupazionale favorendo anche manovre sugli orari di lavoro e sul part-time. Così come deve dare risposte concrete, senza i soliti propagandistici richiami al modello tedesco, sulla partecipazione dei lavoratori alla gestione aziendale che, in una fase come quella che stiamo vivendo, dovrebbe forse essere il punto di partenza per restituire dignità e responsabilità a tutti gli attori dello sviluppo del Paese.

La riforma del sistema del mondo del lavoro che assuma un modello a riferimento, e su questo incentri gli interventi correttivi al sistema attuale, probabilmente è un metodo percorribile. Crediamo che quello americano, aggressivo e brutale, comunque, dove accettato, si dimostra efficace, ma troppo lontano dalla cultura italiana. Quello giapponese, in cui "l'azienda si prende carico del lavoratore fino alla morte" è troppo economicamente dispendioso e nel contesto attuale sarebbe inapplicabile. Col Jobs Act abbiamo intrapreso la strada del modello tedesco che si fonda su un efficiente equilibrio tra sindacati e imprenditori: gli uni capiscono le reciproche necessità degli altri e su questo fondano non solo le scelte delle relazioni industriali ma le politiche generali dell'azienda. È un chiaro esempio il caso Volkswagen: non è credibile il fatto che dal 2009 ad oggi nessuno tra tecnici, meccanici, ingegneri sapesse. Probabilmente lo sapevano in tantissimi ma l'interesse comune tra lavoratori e impresa ha fatto in modo che non ci fosse nessuna denuncia, né ufficiale, né anonima (come sicuramente sarebbe accaduto in Italia) che smascherasse e screditasse l'azienda. Indubbiamente questa è una stortura di un sistema che si regge sull'incontro di interessi che unisce lavoratori e imprenditori. Questo da noi ancora non c'è perché il modello non sta accorciando la distanza fra i vari interessi e gli interventi di compressione dei diritti dei lavoratori accentuano le spinte che allontanano ancora di più le parti. Abbiamo la legge più restrittiva d'Europa in tema di garanzia di servizi pubblici e crediamo che il ragionamento si debba spostare su ambiti di compartecipazione piuttosto che di contrapposizione forzosa.

Un dato da cui emerge la netta sottovalutazione del problema della rappresentatività è quello del rapporto numerico tra alte, medie e basse professionalità. Normalmente in un sistema economico le alte professionalità rappresentano il numero più basso di addetti mentre le basse professionalità sono di gran lunga le maggiori. La concentrazione delle rappresentatività produce una dominanza delle basse professionalità rispetto a coloro che esprimono un *know how* maggiore, dovuto alla sproporzione dei termini numerici generando una insoddisfazione nelle classi che generalmente devono fare da locomotore a un sistema. Si instaura una spirale dove l'appiattimento, naturale conseguenza del sistema introdotto, non farà altro che togliere interesse e motivazione alla crescita.



In uno scenario in cui chi non è d'accordo viene liquidato semplicemente come irresponsabile o populista, abbiamo la presunzione di affermare che un sindacato come il nostro che critica, tratta, propone e rispetta le regole democraticamente definite abbia diritto di cittadinanza nel mondo delle relazioni industriali. La responsabilità che come confederazione CONFSAL abbiamo dimostrato, sottoscrivendo l'accordo intervenuto tra Confindustria e Sindacati confederali sulla rappresentanza non vuol dire che, in caso di necessità, per far sentire la nostra voce in presenza di accordi o proposte contrattuali non condivisibili non possiamo manifestare il dissenso ricorrendo ad azioni di lotta sindacale. Riteniamo politicamente scorretto l'atteggiamento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Delrio, quando ha convocato solo i sindacati che a sua discrezione ha ritenuto utili per condividere una moratoria sugli scioperi nel periodo del Giubileo. Certamente, non avendo dato delega a nessuno per rappresentarci, è evidente che se lo riterremo opportuno faremo le nostre azioni di lotta, visto che nessuno ci ha chiesto di impegnarci diversamente.

Ciò detto, è evidente che accusare i sindacati professionali, 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, di essere i principali responsabili di un incremento del livello di litigiosità che ha procurato disagi sempre maggiori ai cittadini appare ingeneroso, oltre che falso.

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 in Parlamento si propone a torto, senza motivo, di rendere più rigido e vincolante.

Prima di accusare le cosiddette "sigle minori" di abusare del diritto di sciopero, perché di questo stiamo parlando, bisognerebbe avere dati statistici precisi, che la Commissione di Garanzia non possiede o più semplicemente non fornisce, sulla quantità di ore di protesta e le entità dei disagi provocati che possono essere attribuite esclusivamente ai sindacati autonomi. Un esame serio e approfondito della situazione dovrebbe prevedere pure le ragioni delle proteste per verificare la scadente qualità delle relazioni sindacali che molte aziende di trasporto garantiscono alle parti sociali. Siamo convinti che il tema della garanzia dei servizi pubblici essenziali in caso di sciopero incroci giocoforza quello altrettanto complesso della rappresentanza sindacale; in sintesi, riteniamo che l'attuale disciplina della legge 146/90 modificata dalla l. 83/2000 in vigore sia sufficientemente adeguata, anche se potrebbe indubbiamente essere migliorata 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 o degli enti responsabili dell'attuale mancanza di confronto soprattutto, appunto, nella fase di raffreddamento. Riguardo alla proposta di stendere i compiti e i poteri della CGSSE, riteniamo eccessivo attribuirle un ruolo di mediatore nel merito delle vertenze ma sarebbe interessante, piuttosto, attribuirle 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 paventati nuovi limiti al diritto di sciopero, è sufficiente metterlo a confronto con quello delle principali nazioni europee come Germania, Francia e Spagna; in estrema sintesi possiamo dire che in Italia, grazie all'attuale legislazione, i disagi alla mobilità e ai diritti del cittadino sono molto più limitati, perché è previsto un limite massimo per ogni sciopero che non esiste nei citati Paesi e una sufficientemente "tortuosa" procedura di proclamazione. In ultimo, ma non per importanza, il referendum preventivo e legge sulla rappresentanza. Lo vediamo come 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. Queste ragioni ci fanno dire che sarebbero opportuni dei ritocchi sulle norme che regolano le procedure di raffreddamento e



sul sistema sanzionatorio in genere.

Seguendo una ideale scaletta degli argomenti da porre in discussione diventa naturale, dopo aver affrontato il diritto di sciopero incrociato con i temi della rappresentanza e rappresentatività, parlare delle elezioni delle RSU/RLS nel Gruppo FSI dove la FAST FerroVie ha ottenuto un risultato sul quale in pochi avrebbero scommesso. Alle ultime elezioni, avvenute ben undici anni fa, con un Gruppo FS che contava quasi 95.000 dipendenti l'allora SMA prese circa il 4% dei voti; oggi con una forza lavoro di circa 60.000 dipendenti, dai dati non ancora ufficiali abbiamo registrato un'abbondante 6% con un maggiore numero di voti rispetto agli iscritti reali di oltre il 20%.

La competizione è stata durissima, abbiamo riscontrato scorrettezze e poca disponibilità nei nostri riguardi nella ricerca di risolvere i problemi organizzativi che dovevamo affrontare date le poche risorse sulle quali contare. In quattro RSU, pur avendo i candidati, non ci è stato possibile presentare le liste perché l'eccessiva rigidità nell'interpretare le norme regolamentari a nostro discapito, finanche un parere "pro veritate" non è stato sufficiente per una coerente interpretazione. Il presidente della commissione di garanzia nazionale, a nostro avviso si è distinto per parzialità e in alcuni passaggi scorrettezza, anziché per il perseguimento del giusto principio di equilibrio al quale era preposto. Ora sicuramente ci riempiranno di grandi enunciati sulla partecipazione e rappresentanza, su poche grandi sigle che hanno la capacità di gestire grandi processi da sole, fino a vedere ottimi risultati dove tutti hanno vinto smentendo quei "gufi" che discreditano un certo modo superato di fare sindacato.

Le tre organizzazioni sindacali confederali hanno ottenuto, complessivamente, un risultato che supera il 70%. Questo potrebbe indurre, con un'analisi frettolosa, a una sensazione di sconforto. Come potremo, noi, sperare di essere partecipi, propositivi nelle dinamiche decisionali dovendoci scontrare con tali colossi?

Per ottenere questo risultato, i tre hanno praticamente militarizzato queste elezioni, mettendo in atto artifici e iniziative che per carità di patria non voglio qui ricordare. Il loro intento, probabilmente, era quello di dare un'impronta forte, di stabilire con la forza dei numeri la loro titolarità esclusiva nella gestione dei processi decisionali all'interno del Gruppo.

Dalla lettura dei numeri non può sfuggire che il sindacato dei non iscritti è il più grande <numericamente, come il fatto che più del 25% non è andato a votare manifestando disaffezione verso il sindacato in genere. Sicuramente questo è frutto della "guerra" fatta dai vari management del gruppo FSI per una desindacalizzazione che si è rivoltata all'interno del sindacato come una lotta di tutti contro tutti. Oggi invece di cantar vittoria perché una certa sigla ha perso meno di un'altra, dobbiamo cercare di fare analisi corrette dello stato dell'arte per riconquistare quella grande area di sfiducia.

Questo per dire che il nostro 6% abbondante può essere, scusatemi il gioco di parole, ancora più abbondante se, approfondendo impegno e passione, sapremo intercettare le esigenze dei lavoratori e dare loro voce.

Detto questo, chiudiamo qui le polemiche che non servono; ormai, finito l'agonismo da competizione, è nostro interesse prendere coscienza del risultato e della responsabilità che questo ci impone. È stata per noi la prima misurazione della rappresentanza dopo anni di trasformazioni sia del sistema delle relazioni industriali, sia del Gruppo FSI, ma soprattutto al nostro interno che ci hanno permesso di restare al passo con i tempi e sviluppare il nostro sindacato da sindacato di mestiere a una concreta federazione dei trasporti. Possiamo orgogliosamente dire che siamo riusciti a farci trovare pronti per la stagione di nuove e profonde trasformazioni che rendono incerto il futuro del Gruppo FSI, quindi dei lavoratori ad esso direttamente e indirettamente collegati. Ora dobbiamo mantenere l'impegno preso di far partecipare tutti coloro che si sono



esposti, di fare in modo che le RSU e gli RLS eletti non siano solo serviti per misurare la rappresentanza sindacale, ma veramente per creare una nuova classe dirigente e dimostrare che quel *#puoicambiare* non è solo un semplice hashtag, ma il nostro modo di essere sindacato.

Questo nostro modo di presentarci abbiamo l'occasione di metterlo subito in pratica, viste le grandi manovre in corso nel Gruppo FSI.

La nomina del nuovo amministratore delegato, Ing. Renato Mazzoncini, che certamente ha un curriculum di tutto rispetto nel mondo dei trasporti e che era già nell'aria nella primavera del 2014, quando invece fu scelto l'Ing. Michele Mario Elia, certamente non può che essere vista positivamente anche alla luce del rapporto che necessariamente deve consolidarsi fra il Gruppo FSI e il mondo del Trasporto Pubblico Locale, dove il nuovo a.d. ha maturato una solida esperienza. È di questi giorni la notizia della firma, dopo sette anni, del CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL), di cui parleremo più avanti. D'altro canto ci piacerebbe comprendere perché sia stato dato il benservito all'Ing. Elia, che si stava muovendo nella stessa direzione del predecessore, Ing. Mauro Moretti. I risultati dimostrano la sana gestione del Gruppo FSI, ma questo sembra non sia bastato a garantirgli la fiducia dopo i noti scontri con il governo sulla diversa opinione di come procedere nella privatizzazione. La versione ufficiale dell'avvicendamento rimanda infatti ai presunti ritardi sul percorso che dovrebbe portare alla quotazione del gruppo. Una motivazione traballante, considerate le polemiche pubbliche che hanno spesso contrapposto il ministro Delrio (convinto della necessità di escludere Rfi dalla privatizzazione) al ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan (sostenitore dell'unità del gruppo). Resta poi da capire, se è vero che lo stallo nel processo di apertura ai capitali privati sia responsabilità dei manager delle Fs, cosa abbia fatto finora il governo, che da azionista pubblico di quella apertura doveva essere il naturale regista. Il presidente Messori ha detto chiaramente in una recente intervista al Corriere della Sera che stava aspettando da un anno la proposta del governo che non è mai arrivata. Il capo della segreteria tecnica del Mef, Fabrizio Pagani, ad agosto spiegava che sul "tema della rete c'è una riflessione del governo". Risale invece allo scorso aprile l'incontro tecnico con l'Autorità dei trasporti al termine del quale il Mef dichiarava che per la quotazione è "indispensabile" una definizione "chiara e stabile" del quadro regolatorio. Cosa che si è avuta in parte solo qualche settimana fa con la delibera dell'authority sui pedaggi. Misterioso è infine il ruolo degli advisor del Tesoro Bank of America-Merrill Lynch per la parte finanziaria e Cleary Gottlieb Steen & Hamilton per gli aspetti legali, che da un anno lavorano al fianco dei tecnici del Mef, immaginiamo non gratis, all'operazione.

Detto questo, il problema, a nostro avviso, resta quello del perché si debba privatizzare un'azienda sana solo per fare "cassa", per giunta essendo ormai chiaro (e l'esperienza europea ce lo avrebbe già dovuto insegnare) che l'operazione non si presenta né agevole né priva di insidie. Ma questo, purtroppo, sembra essere solo un problema nostro e di qualche forza politica contraria a tutte le privatizzazioni per principio e non in ragione di questioni tenciche e industriali che riteniamo invece presenti nel caso.

Noi, maliziosamente, potremmo dire che la sensazione è che l'unico problema del governo sia quello di recuperare prima possibile i famosi 4 miliardi di euro per poter soddisfare le richieste della commissione UE sull'abbattimento del debito.

Certamente il ministro Delrio sa che oltre all'Alta Velocità il resto è praticamente in perdita, quindi incorporare l'infrastruttura ferroviaria significa ricercare sacche di guadagni nelle varie filiere e lasciare che lo Stato attraverso le tasse continui a finanziare tutte le attività che giocoforza non riescono a produrre guadagni. Molto schematicamente, possiamo dire che la gestione dell'infrastruttura si autofinanzia, mentre servono investimenti dello Stato per le opere di



costruzione. Riguardo al trasporto, come dicevamo l'alta velocità fa reddito e oggi, nonostante le polemiche di chi chiede più trasporto locale, spesso probabilmente è servita a far fronte ai mancati pagamenti dei contratti di servizio regionale e garantire la continuità di quel vettore. Il trasporto viaggiatori lunga percorrenza (Intercity) dove esiste un contratto di servizio con il ministero dei Trasporti per il quale il ministro Delrio dichiara di voler fare una riorganizzazione, sembrerebbe che sia in arretrato con i pagamenti. Quindi la prima riorganizzazione da fare in questi casi è proprio quella che il Ministero e gli enti locali rispettino le scadenze dei pagamenti dei contratti di servizio.

Riguardo al trasporto merci, riteniamo sia stato lasciato indietro anche dall'Ing. Moretti, al netto delle riorganizzazioni fatte solo sulle spalle del personale di macchina senza aver avuto mai il coraggio di andare fino in fondo su un concreto riassetto della commerciale e della gestione. Il dato concreto è che ancora oggi pretendere un trasporto merci vantaggioso per gli operatori ferroviari, senza adeguati supporti legislativi, è probabilmente una chimera.

Detto ciò, riteniamo positivo l'approccio dell'ing. Mazzoncini che già alla prima conferenza stampa sembra essersi posizionato sulla necessità che il Gruppo FSI resti un'azienda integrata e può aprirsi a un sistema di azionariato diffuso, dando la possibilità al sindacato di confermare la disponibilità al confronto di merito sul progetto di privatizzazione presentato dai due predecessori, dove comunque veniva garantita un'azienda capace di affrontare il difficile momento senza necessariamente perseguire quella frammentazione societaria che rischia di far passare alla storia la privatizzazione del Gruppo FSI come una mera operazione finanziaria.

Profonde trasformazioni, che come già detto, incidono sulla vita dei lavoratori sia direttamente che indirettamente collegati al Gruppo FSI e questo discorso colpisce direttamente il mondo degli appalti che non può essere indifferente 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, che trascina con sé una serie di ricadute che fanno seguito alle inadempienze contrattuali delle società aderenti a queste associazioni. Sembra oggi abbastanza chiaro che queste associazioni intendono partecipare alla prossima stesura del CCNL della Mobilità Area AF, già disdettato dal Sindacato e per il quale si auspica presto un'apertura del tavolo negoziale, per evitare il confronto territoriale/Aziendale preferendo un secondo livello negoziale a livello di associazione datoriale centrale. Posizione per certi versi in antitesi a quanto sembra andare oggi il mondo delle imprese e il governo. È evidente che questo mondo, contrattualmente più debole, si ritrova in una posizione di "frontiera" al fine dell'applicazione più o meno naturale o nascosta del Jobs act e delle novazioni contrattuali sulla natura dei rapporti di lavoro. Il delicato momento economico, i cambiamenti delle regole sul lavoro, come se non fossero abbastanza appesantiscono questo comparto sempre più soggetto anche alle contrazioni dei perimetri di gara dovuti alle reinternalizzazioni o diverse necessità del committente a seguito di chiusure impianti e accorpamenti, dovuti dalla crisi del trasporto e dalle nuove tecnologie. Il ricorso agli ammortizzatori sociali, ormai diventato parte integrante del sistema, non si stanno più dimostrando adeguati per dare le necessarie garanzie occupazionali, ma stanno rischiando di diventare una sorta di finanziamento pubblico alle imprese.

Troppo facile collegare questo ragionamento con la vertenza aperta in NTV la scorsa primavera proprio a valle dell'accordo di solidarietà che, nonostante non fosse necessario applicare ai macchinisti e ai Train manager, sulla scorta di un poco chiaro principio di solidarietà fra tutti i dipendenti richiesto da qualche OS, alla fine ha interessato tutti. Pochi giorni dopo l'accordo NTV ha assunto due macchinisti in pensione ex dipendenti di Trenitalia. Nelle varie audizioni formali abbiamo denunciato il problema tra il colpevole silenzio di molti e le ripercussioni verso la nostra OS, costretta a tavoli separati perché ha caparbiamente portato avanti la propria idea fino alle



azioni di sciopero che hanno visto adesioni “bulgare”. Alla metà del mese di luglio è stato fatto un accordo per noi inaccettabile sia nel merito, sia nel metodo. Sottoposto poi a referendum è stato bocciato anche dai lavoratori.

In NTV l’unica cosa che cambia, oltre ai dirigenti in continuo turnover che a nostro avviso manifesta rabbia e disaffezione.

Vertici aziendali sempre più presuntuosi e arroganti, annaspiano in contraddittorie politiche di risanamento, disperdendo la professionalità e proattività dei dipendenti in continui disincentivi che li spinge a una sempre maggiore disaffezione al lavoro e all’impresa.

Qualunque forma di dialogo o semplice attenzione alle ragioni dei lavoratori è negata, NTV conosce solo l’imposizione e la repressione, al massimo l’illustrazione di programmi o innovazioni, anche illegittime come il demansionamento, sulle quali non esiste confronto ma solo scontro.

Ecco che chiunque può scappa, fugge via cambiando azienda o addirittura lavoro. Dai dirigenti più alti alle qualifiche più basse è uno stillicidio continuo che non esclude nessuno.

Addirittura si è arrivato all’assurdo che il personale tecnico di più alta specializzazione, com’è il macchinista AV, con tutti i suoi altissimi costi di formazione, fugge per ritagliarsi un impiego in aziende di trasporto merci caratterizzate da un traballante presente e un sempre incerto futuro.

Ma tutto ciò, che allerterebbe qualsiasi imprenditore dotato di un minimo di competenza, non tange la dirigenza di NTV che, forte delle complicità più disparate e potenti, prosegue il suo cieco cammino, vessando e sottopagando i propri dipendenti.

Lavoratori a cui nega finanche la possibilità di esprimere qualsiasi dissenso, ignorandoli spocchiosamente nelle rare volte che, malgrado tutto, ci riescono. L’unica eccezione è costituita dal personale in quiescenza da altre imprese ferroviarie, sempre più spina dorsale della produzione.

Intanto si cerca di risanare i conti con il ricorso a una solidarietà applicata in maniera veramente eterogenea, sicuramente contraddittoria e assolutamente recondita. Ciò che era iniziato con un accordo travagliato ma articolato in vari passaggi di verifica e aggiornamento, è divenuto un lasciapassare per il finanziamento pubblico del disavanzo negativo di gestione privo di qualsiasi accertamento da parte sindacale. Eppure il personale continua a ridursi, la produzione si appresta a salire e, sempre più incomprensibilmente, l’INPS a pagare. Dopo un accordo siglato solo con alcune sigle sindacali e rigettato da quasi il 90% dei lavoratori prima ancora dell’estate, nulla è stato portato avanti in alternativa, tranne che da FAST FerroVie-Confsal.

Forti anche del disegno di legge della Legge di Stabilità 2016, in discussione in Parlamento, i nostri RSA hanno elaborato delle proposte articolate che abbiamo sottoposto al vaglio di tutto il personale e sulle quali auspichiamo un costruttivo confronto con gli altri sindacati e, molto pessimisticamente, con l’azienda.

Un disegno di legge che, tra le tante, ci dà anche l’opportunità di riaprire la diatriba che ha avuto inizio quando “il Messaggero” di Roma ha dapprima censurato le nostre posizioni critiche nei riguardi della gestione e della retribuzione del personale di NTV, per poi denigrare e biasimare “gratuitamente” il nostro sindacato e la nostra federazione.

Sarà un caso ma, da quando la gestione dell’impresa è passata nelle mani dell’attuale AD, Flavio Cattaneo, la nota testata romana ha subito messo in evidenza un nuovo piglio.

Un modo di agire caratterizzato dall’uscita di articoli che hanno una tempistica e contenuti tali da colpire, decisi e spesso sopra le righe, quelli che da NTV vengono identificati come “avversari” e, nel contempo, esaltare, fino a sfiorare la lusinga le millantate positività delle scelte intraprese dal management di questa società di trasporto ferroviario.



Lo testimonia, tra l'altro, l'articolo uscito nel momento di scontro più aspro con tutti i sindacati, quando si dovevano prorogare gli ammortizzatori sociali, dove il Messaggero ha asserito che i sindacalisti al tavolo erano tutti dipendenti del Gruppo FSI, facendo intendere l'esistenza di chissà quali oscure trame, dimenticando, ad hoc, che questi erano gli stessi che nel 2012 avevano firmato un contratto aziendale con notevoli vantaggi per NTV rispetto proprio al medesimo vettore di Trenitalia (apprezzando la fase di start-up che la nuova impresa stava affrontando).

Lo ha comprovato bollando la nostra OS come "organizzazione sindacale semiclandestina", ignorando di proposito più di un lustro di storia sindacale autonoma del Paese e l'appartenenza della FAST a una delle maggiori Confederazioni Italiane.

Lo ha attestato, infine, stigmatizzando la nostra vertenza in NTV come semplice affabulazione di proposte "seducenti", finalizzata ad attrarre i favori dei lavoratori e accrescere la nostra rappresentatività in azienda, inconsciamente incurante delle difficoltà industriali.

Purtroppo per loro "il tempo è galantuomo" e, qualora la Legge di Stabilità 2016 dovesse, dopo tutti i passaggi parlamentari previsti, perfezionarsi così come proposta dal governo (in analogia con tutte quelle fin qui proposte da questo governo), sarebbe essa stessa l'indubbia certificazione di quanto strumentali e ingenerose siano state tali accuse.

Tornano infatti in auge le agevolazioni sui premi di produttività erogate dai datori di lavoro ai lavoratori; in altre parole, ritorna la detassazione con regime fiscale agevolato sulle somme corrisposte a titolo di premi di produzione e legate a incrementi di produttività, redditività, qualità, efficienza e innovazione.

Ecco quindi che l'articolo firmato O.D.P. (presumibilmente il vicedirettore Dott. Osvaldo De Paolini) dell'8 agosto 2015 sulla cronaca di Roma del Messaggero, rischia di essere un'ulteriore prova di quanto l'informazione in Italia sia drogata, lasciando adombrare il sospetto di essere addirittura commissionata.

Certamente le cifre in ballo non permettono grandi manovre ma, indubbiamente, è stata allargata la popolazione che può usufruirne, visto che la soglia di reddito sale da 40.000 a 50.000 euro.

Conseguentemente, è stato limato il limite massimo della somma soggetta a imposta sostitutiva dell'Irpef e delle addizionali regionali e comunali in misura del 10 per cento, entro una soglia massima di 2.000 € lordi che, a seguito di accordi con il sindacato possono arrivare a 2.500 €.

Nella nostra proposta di riorganizzazione della retribuzione, dove abbiamo chiesto da sempre l'istituzione del pagamento di attività come condotta, scorta e assistenza, oggi avremmo a disposizione quasi € 200,00 lordi mensili, che darebbero costi compatibili all'azienda e ritorni in produttività, redditività, efficienza e a nostro avviso qualità della vita al personale.

Mentre, comunque, NTV sembra che dalle ultime notizie il peggio sia passato e auspichiamo anche la possibilità di un sistema di relazioni industriali più sereno e leale, dal fronte delle imprese del trasporto merci, invece, dobbiamo continuare a registrare notevoli difficoltà, spesso non dovute a problemi industriali ma a capacità gestionali della certificazione delle competenze necessarie per l'esercizio ferroviario che fanno ritornare in auge la necessità di un sistema sanzionatorio più cogente e graduale in mano all'ANSF.

Altro comparto in cui, nonostante tutti gli ostacoli che ci vengono posti, oggi non coerenti con i dettati degli accordi interconfederali, stiamo affermando la nostra presenza in maniera sempre più decisa. Certamente il ringraziamento va a tutti quelli che da anni stanno credendo con noi che la strada intrapresa sia quella giusta. In diverse aziende abbiamo difficoltà anche a far registrare le iscrizioni mentre in altre, pur facendo la trattenuta sindacale al lavoratore, non stornano poi le quote al sindacato di riferimento.



È notizia di questi giorni che sia stata firmata l'ipotesi di CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL) che verrà sottoposta a validazione con un referendum nei giorni 15 – 16 e 17 dicembre 2015. Certamente come FAST Confsal apprezziamo il fatto che si sia raggiunta un'intesa in un settore in cui da troppi anni le associazioni datoriali hanno negato ai lavoratori il diritto ad avere un contratto coerente con i tempi, generando grandi conflittualità nelle aziende. In linea di principio e senza entrare nel merito, visto che abbiamo fatto richiesta di incontro ad ASSTRA e ANAV per valutare la possibilità di firmare anche noi il protocollo, riteniamo che sia stato fatto un importante passo avanti nella ricerca di riportare il dialogo sociale a livelli accettabili e ristabilire un corretto rapporto di fiducia fra le parti.

Mentre riguardo all'aspetto tecnico, economico e di reali tutele, riteniamo necessario approfondire con la categoria come è sempre stato nostro costume, non possiamo esimerci da far notare il delicato equilibrio politico creatosi dopo la firma.

Essendo momentaneamente degli attenti osservatori, non possiamo astenerci dall'evidenziare che fra le parti stipulanti, oltre alla nostra OS e all'Orsa che sono firmatarie del protocollo della Mobilità, manca anche un'importante associazione datoriale qual è AGENS/Federtrasporto.

Certamente questo non lascia ben presagire, ma indubbiamente richiede ora un gran lavoro di "ingegneria sindacale" affinché non si verifichi che una grande fetta del TPL faccia il suo CCNL o sulla scia dei tempi prima annunciati, le aziende che rispondono ad Agens/Federtrasporto possano fare contratti aziendali con le organizzazioni presenti in azienda.

La nostra posizione in merito è chiara da sempre, ma fin d'ora diciamo che sappiamo adeguarci ai tempi e facciamo accordi con chi ci riconosce il ruolo di controparte affidabile senza pregiudizi di sorta. L'occasione è buona per ricordare e fare notare, prima a noi stessi, che da quello che possiamo aver visto da una prima lettura dell'ipotesi di CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL), questa si è mossa sulla falsariga dell'accordo della Mobilità, escludendo alcuni soggetti titolari ma mantenendo una piccola apertura al progetto primario.

Verso il Congresso

La disamina dell'attuale scenario, sicuramente fatta con estrema sintesi, ci porta ineludibilmente a dover affrontare il problema della riorganizzazione della nostra Federazione FAST. Siamo il sindacato che in essa più ha investito, quindi sentiamo la responsabilità di rispettare la *rod map* fatta e che in questi anni, a fronte di grandi sforzi, ci sta dando anche delle soddisfazioni quando comprendiamo di aver bene interpretato le evoluzioni dei tempi.

Il continuo evolversi degli scenari politici ed economici costringono il sindacato, qualsiasi sindacato a continue messe a punto della struttura sulla base delle riorganizzazioni del sistema delle relazioni sindacali.

Pertanto, senza dilungarmi troppo in premesse o nello spiegare le motivazioni, riteniamo come Segreteria Nazionale di proporre al congresso la modifica del nostro nome da FAST FerroVie a FAST Mobilità, perché riteniamo i tempi maturi anche in vista del congresso della Federazione FAST che, presumibilmente, si terrà nell'autunno del 2016.

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



quali sono i perimetri di responsabilità.

In questi anni la Segreteria Nazionale ha fatto ben tre riorganizzazioni per trovare un assetto organizzativo interno che nell'ultimo anno ci ha permesso di lavorare in maniera più professionale, con alcuni apprezzabili risultati.

Sulla scorta di queste esperienze, anche le modifiche statutarie che riteniamo utili da proporre sono limitate a una diversa organizzazione di Segreteria Nazionale, sempre a 5 persone con ruoli chiari e organizzata sulla falsariga della vecchia segreteria SMA, come ricorderanno i più anziani.

Altro passaggio che intendiamo proporre di fare subito, visto che era un impegno dello scorso congresso, è quello di riconoscere alla federazione la gestione dei rapporti amministrativi con le aziende, come fanno tutti i sindacati costituiti e strutturali ad essa.

L'esperienza maturata ci impone di individuare per ognuno il ruolo, il compito e le responsabilità di cui si deve far carico e il sindacato nella FAST deve curare le vertenze aziendali, il proselitismo e con la federazione costruire le linee politiche da seguire, secondo le indicazioni che vengono dagli iscritti. Tutto il resto, che va dalla firma dei contratti alla gestione delle sedi, dei servizi e alla costruzione e supporto dei sindacati, nonché i rapporti con la confederazione, spetta alla FAST – Confsal. Riteniamo sia la strada giusta da imboccare, perché ritengo che tutti siamo ormai coscienti che un sindacato non può vivere solo al suo interno ma deve creare una rete di contatti e rapporti per fare la formazione, i servizi, gli studi e la comunicazione. La prossima gestione del sindacato dovrà impegnarsi a rinsaldare e in qualche caso ricostruire quel rapporto con le strutture regionali che – è inutile e ipocrita negarlo – in questi anni si è sfilacciato. L'occasione delle RSU/RLS nel Gruppo FSI lo dimostrano; nonostante l'ottimo risultato, dobbiamo prendere atto che potevamo fare meglio. Questa è un'analisi che ognuno deve fare al proprio interno, addirittura con se stesso e chiedersi: ho fatto veramente il massimo, oppure se avessi fatto... se avessi ascoltato se avessi programmato avrei avuto un risultato migliore?

Alla stessa stregua, oggi bisogna dare fiducia a chi ci ha messo la faccia e si è candidato; al netto del risultato raggiunto, dobbiamo vedere quello che abbiamo fatto come un'opportunità per migliorare e dare ai lavoratori la contezza che si può cambiare se lo si vuole e se si è abbastanza caparbi. Noi indubbiamente lo siamo e lo dimostriamo ogni giorno.

Consolidata la posizione nel Gruppo FSI, pur consapevoli che abbiamo interi settori dove dobbiamo ancora entrare e questo ritengo sia l'obiettivo per il prossimo quadriennio, abbiamo la necessità di spendere più risorse nel comparto del TPL dove, possiamo dirlo, chi ancora oggi fa attività con la FAST in questo comparto è per noi un eroe. Chi oggi nelle varie aziende in Lombardia, in Piemonte, nel Lazio, in Puglia, in Sardegna, in Sicilia, in Campania, in Abruzzo, presta la sua opera, il suo lavoro, il suo tempo libero per un progetto di sindacato autonomo ha veramente superato una durissima selezione naturale e merita il rispetto e l'impegno di tutti noi a supportarlo nelle sue azioni. Dico questo perché, indipendentemente dal fatto se ci faranno o meno firmare e, soprattutto, se riterremo di voler firmare il "CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL)" dovremo impegnarci per essere protagonisti come negli anni scorsi, perché in Italia serve un sindacato autonomo che faccia proposte e si confronti alla pari degli altri, senza nascondersi dietro falsi problemi necessari per giustificare la presenza di qualche sigla che viene poi utilizzata come esempio per screditare il sindacato autonomo sano.

Questo, a mio parere, è l'impegno che dobbiamo assumerci e su questi principi costruire la nuova classe dirigente.

A fronte delle cose ancora da fare, in questi anni la Federazione è diventata la nostra "cassaforte" dei CCNL firmati e si è dimostrata capace di gestire importanti vertenze. Abbiamo concretizzato il centro servizi che consolidatosi nel Lazio, in Campania e in Piemonte, ora deve espandersi su tutto il territorio nazionale e dare la possibilità al sindacato di avere sedi distribuite in maniera



omogenea sul territorio, perché anche con questo si misura la rappresentatività.

Il modello di relazioni sindacali che si va consolidando non richiede solo più competenze della struttura centrale, ma soprattutto deve rispondere adeguatamente sul territorio, soprattutto a livello aziendale, dove ci saranno grandi spazi negoziali e si potranno fare anche accordi in deroga che richiederanno una forte coesione con la sede centrale. Occorre che in maniera omogenea su tutto il territorio rispondiamo allo stesso modo per gli stessi problemi, cercando di evitare firme “facili” che spesso vengono giustificate da tesi nobili che nobili non sono affatto.

È altrettanto evidente che, proprio per questi motivi, acquistano valore determinante le RSA, fino a quando non dovremo confrontarci con le elezioni delle RSU, perché loro ci daranno il diritto di cittadinanza e, come è accaduto in questo ultimo anno, non dobbiamo averne timore, anzi dobbiamo chiederle a gran voce dove ancora non sono state indette.

Mentre la segreteria nazionale e la federazione dovranno assumersi l’impegno di far comprendere al legislatore che, così come sono organizzate, non danno sufficienti garanzie di trasparenza a tutti i sindacati. Bisogna rivedere il regolamento e farlo diventare legge che dia a tutti le pari condizioni per competere. Oggi è dimostrato che, come al casinò, “il banco vince sempre!”.

Le strutture Regionali e periferiche si devono assumere l’onere e l’onore di allargare la rappresentanza sul territorio e non concentrarla solo nelle aziende mantenendo, di fatto, uno status-quo che non ci aiuta a consolidare il nostro progetto sindacale.

Nel Gruppo FSI, le RSU elette saranno subito messe sotto pressione per l’apertura del processo di privatizzazione, ma soprattutto per l’apertura del Fondo Bilaterale di sostegno al reddito di FS che ha creato molte aspettative fra il personale, mentre invece il sindacato e le RSU dovranno fare i conti con situazioni delicate anche alla luce delle nuove norme di accesso agli ammortizzatori sociali.

Ora vi invito a riflettere su quanto detto, perché le responsabilità che ci stiamo assumendo e che in parte già ci siamo assunti sono determinanti per il nostro futuro e per il ruolo che vorremmo svolgere nei prossimi anni e come ognuno di noi si impegna con i colleghi di lavoro, con la propria famiglia, con tutti noi che sposiamo lo stesso progetto sindacale.

Mi accingo a chiudere ricordando che è importante riuscire a chiarire a tutti che la mobilità di una Nazione è un volano per l’economia e non può essere classificata come un costo, ma come un’opportunità, quindi va ricercato il massimo efficientamento al minor costo per la collettività.

Pertanto bisogna comprendere che il trasporto non può essere inteso solo come un mercato per fare business perché, com’è possibile verificare già da oggi, tutti si concentrano dove il traffico si autofinanzia e garantisce utile, rischiando che intere regioni vengano abbandonate e restano sempre più isolate.

Auspichiamo che il confronto interno, che inizia in questo direttivo e terminerà al prossimo congresso nazionale, riesca a dare delle linee guida a chi dovrà gestire il nostro sindacato nel prossimo mandato, che si prefigura ancora più difficile e complicato del periodo che ho dovuto attraversare, fra mille difficoltà e personalismi che sicuramente sono stati più da ostacolo che da stimolo per gli obiettivi strategici che ci eravamo imposti.

Sicuramente abbiamo dimostrato di avere gli anticorpi giusti per andare avanti sempre a testa alta e schiena dritta.

Da sempre sono stato convinto che il nostro sindacato è costretto ad attraversare diversi periodi sempre con maggiori difficoltà, un po’ come nei vari livelli dei video games, per garantire la propria esistenza e ha bisogno del lavoro e dell’umiltà di tutti noi; con la disponibilità a fare ciò che serve invece di ciò che ci piace ma, soprattutto, facendoci – come sempre – piacere ciò che serve riusciremo a dimostrare che insieme siamo in grado di entrare di diritto fra quelle poche



Organizzazioni Sindacali che riusciranno a sopravvivere alla riforma delle relazioni industriali in atto.

Buon lavoro e con orgoglio vi dico: W la FAST!!