



Amiche, amici, colleghe, colleghi

Vi saluto in nome della Segreteria Nazionale e mio personale, estendendo, con grande piacere, questo saluto a tutti gli ospiti che ci hanno fatto l'onore di raccogliere l'invito ad assistere ai lavori del nostro Congresso Straordinario.

Un saluto particolare, poi, lo voglio rivolgere agli amici autoferrotranvieri e dei servizi, perché, grazie anche al loro impegno, è divenuta oggi possibile la nuova fase che ci stiamo avviando ad aprire.

Infine, ritengo doveroso salutare tutti quei colleghi che, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la loro dedizione di ogni giorno, hanno permesso e stanno permettendo alla FAST Ferrovie di affermare la propria posizione e il proprio ruolo nello scenario sindacale Italiano.

PERCHÈ IL CONGRESSO STRAORDINARIO

Il Congresso Nazionale è sempre un momento di verifica e di progetto essenziale per la vita di qualsiasi organizzazione sindacale.

Quando un sindacato come il nostro sente la necessità di convocare il Congresso Straordinario, poi, il momento in questione diviene ancor più delicato e importante.

Se, dunque, ci si trova per la seconda volta consecutiva a celebrarlo in maniera anticipata rispetto ai tempi statutariamente previsti, le motivazioni alla base di tale scelta devono obbligatoriamente essere particolarmente significative ed ancorate ad un processo erede di scelte che coerentemente si concretizzano con i tempi necessari e ci costringono a recuperare il tempo dedicato ad una riorganizzazione che da diversi anni sentivamo la necessità di fare.

Finalmente oggi possiamo prendere atto che i timori o - per meglio dire - le scorie ereditate dall'attaccamento alla nostra matrice di sindacato monocategoriale, così come le resistenze createsi, forse per eccesso di democrazia interna, si sono consumate, fino a sparire nelle scelte maturare dentro la nostra coscienza.

Pertanto, sia noi che veniamo da una storia di sindacalismo indipendente nelle Ferrovie dello Stato, sia gli amici dei servizi, sia gli amici del Trasporto Pubblico Locale, abbiamo ormai assunto e condiviso la



convinzione che la strada intrapresa, più che necessaria, sia ormai determinante per poter continuare a portare avanti la scelta etica comune di Sindacato Autonomo.

Il termine “straordinario” associato a quello di congresso, rischia di essere accomunato - non fosse altro che per abitudine - ad un momento di crisi e, comunque, ad un evento anomalo che non può far presagire niente di buono.

Oggi, invece, per noi il termine straordinario vuole essere emblematico di un momento di particolare riflessione e, nel contempo, di decisa e decisiva accelerazione di un progetto che, avviato ormai da tempo, anche a causa degli eventi esterni, deve piuttosto trovare tempestiva finalizzazione e immediata concretizzazione.

Anche per ciò non ritengo opportuno - almeno in questa occasione - ripercorrere la nostra storia, sempre viva in noi come una radice da cui attingere coerenza e continuità, che, iniziando dalla nascita nel 1952 del Sindacato Macchinisti Autonomo, ci ha permesso di raggiungere risultati importanti nella conquista di tutele sul lavoro dei macchinisti prima, e del personale di macchina comprensivo di aiuto macchinisti e capi deposito poi, per accompagnarci - nel 2003 - fino alla storica stipula del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Un CCNL che ci ha visto sottoscrivere precisi impegni con le controparti, per poi vederci schierati a difesa di scelte tanto impopolari quanto incomprese ma che, con il trascorrere del tempo, si sono dimostrate senza ombra di dubbio importanti per la tutela del mondo del lavoro nei trasporti ferroviari.

Ritengo, ora, necessario concentrarci su cosa fare per mantenere coerentemente il passo con i tempi affrontando con la consueta determinazione la nuova “sfida” che ci viene proposta: il “Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi”.

Una sfida nella quale - alla pari delle altre Organizzazioni Sindacali certamente più organizzate di noi - vogliamo proporci come controparte attendibile, corretta ed affidabile nei riguardi delle associazioni datoriali, in coerenza con l’immagine da noi mostrata da più di cinquant’anni a questa parte.

Sono tutti elementi base, atti a rivendicare il nostro diritto a partecipare attivamente alla costruzione di quel contratto di lavoro che deve diventare lo strumento basilare per evitare il dumping sociale nel settore



del trasporto ferroviario, autoferrotranviario e nei servizi ad essi correlati.

Il Congresso, completando finalmente l'impegnativo progetto, sarà chiamato a costituire un Sindacato nuovo che possa rappresentare, a pieno titolo, tutto il mondo del lavoro della mobilità. Un Sindacato nuovo che non vuole porsi in contrapposizione, ma che sia in grado di raccogliere la richiesta sempre più forte di un'associazione di categoria sganciata da logiche partitocratiche; un Sindacato nuovo, autonomo in scelte sempre più determinate da valutazioni e discussioni interne, dove professionalità e merito possano essere il motivo conduttore della sua azione congiuntamente a temi come sicurezza, stabilità occupazionale e soddisfazione economica.

Infine, il Congresso non può non essere quel momento di riflessione, approfondimento e valutazione di tutta l'attività politica e organizzativa svolta fino ad oggi dalla FAST Ferrovie, indispensabile alla crescita di qualunque organizzazione; deve, di conseguenza, affrontare anche quanto, parallelamente, ha caratterizzato l'azione della nostra federazione: la FAST.

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

All'indomani della conclusione della seconda tappa del nostro percorso riorganizzativo, cioè l'ultimo Congresso - quello che ha trasformato lo SMA in FAST Ferrovie - ci siamo trovati a far fronte a problemi di vario genere, imprevedibili anche per chi, come il sottoscritto, era parte integrante della precedente Gestione.

Non voglio oggi riaprire le vecchie ferite lasciateci dalla lacerazione intera e dall'immagine falsata che fu data allo stato di salute dello SMA; in ogni caso penso che sia giusto lasciare alla storia il giudizio su fatti evidenti a tutti e, in primis, sul livore di chi ha parlato di grandi principi per poi finire a mascherare scelte opportunistiche dietro a squallide menzogne, spargendo fango e letame su noi tutti.

Questo, peraltro, ci permette anche di conoscere meglio il mondo nel quale dobbiamo muoverci e la serietà, l'affidabilità e l'etica dei nostri interlocutori.

Non possiamo certo permetterci il lusso di cadere in provocazioni; il nostro dovere rimane quello di continuare a mantenere un atteggiamento leale, perseverando in quei valori aggiunti che, sicuramente, hanno collaborato in maniera significativa affinché noi tutti riuscissimo a raggiungere risultati impensabili ai più.



In questi tre anni c'è stato addirittura chi ha investito e dedicato risorse al sol fine di colpirci, di ferirci e di indebolirci ma costoro hanno dimostrato solo di essere degli incapaci, magari perfidi, subdoli, determinati ma, comunque, incapaci.

Ciononostante, oggi è davanti agli occhi di tutti come questo sindacato sia, comunque, un sindacato vivo, attivo, in costante rinnovamento e, soprattutto, sempre più ricco di presenze femminili e di giovani.

Con orgoglio evidenzio questi elementi, visto il periodo di refrattarietà che in Italia si sta vivendo verso la politica e il sindacato.

Solo pochi anni fa noi eravamo un sindacato di quasi soli uomini, su cui gravava la difficoltà di un ringiovanimento intralciato dalla carenza delle assunzioni. Ma, sebbene in pochi anni il numero dei ferrovieri si sia ridotto enormemente e l'emorragia non si sia ancora fermata, noi siamo riusciti a crescere e, in diverse regioni, abbiamo anche avuto modo di rinverdire la classe dirigente.

Per questo risultato dobbiamo ringraziare i più anziani che si sono messi a disposizione dei giovani rinunciando anche a ruoli di primo piano per privilegiare il supporto, il consiglio e un limitato affiancamento.

Ad onor del vero va anche detto che quelli che noi definiamo anziani, da altre parti sono considerati poco più che "apprendisti"; un fattore, questo, che ritengo sia certamente un altro elemento di distinguo, che pone la nostra associazione al passo coi tempi e in primo piano come spinta propositiva.

Nel corso dei lavori congressuali potremmo constatare come, in questi anni, abbiamo risanato la critica situazione economica ereditata dalla passata gestione, avviando, nel contempo, un progetto di riorganizzazione logistica che ci è costato più di qualche sacrificio, ma che riteniamo possa concretizzare quelle condizioni necessarie e sufficienti affinché, nella prossima gestione, si possano garantire, al sindacato, una sede nazionale e strutture di supporto adeguate all'attività che si appresta a svolgere.

Viste le risorse, vi assicuro che non è stato facile e non sarà facile. Tuttavia, ritengo che arrivare a questo congresso, dopo tre anni, con un bilancio non più in profondo rosso, ma con una situazione contabile trasparente e con la prospettiva di potersi avvalere di strutture più ampie, sia la migliore risposta che - come gruppo dirigente - potevamo dare ai nostri detrattori.

Ritengo, poi, che la discussione inerente la personalità sindacale di tutto il gruppo dirigente e del sindacato stesso - discussione che così tanto ha animato lo scorso congresso - debba essere, sicuramente, un motivo di dibattito anche dei lavori che stiamo cominciando, ma debba prendere



come riferimento le azioni svolte e i risultati fin qui ottenuti.

Mi fa piacere evidenziare - a questo punto - come, con le persone con le quali si è dato vita all'attività di segreteria nazionale, si sia raggiunta una buona intesa.

Pertanto, nonostante ci siano ancora molte cose da perfezionare, ritengo che il gruppo sia ormai pronto per lavorare con l'affiatamento di una squadra ben assortita dove ognuno ha il suo ruolo ma, nel contempo, è sempre disponibile per aiutare l'amico in difficoltà.

Vi assicuro che creare il clima giusto non è stato per niente facile ma, anche rischiando di peccare di eccesso di ottimismo o di presunzione, ho la convinzione che, dopo tanti anni, sia la prima volta che si è riusciti a creare un gruppo così ampio e pronto a collaborare.

Cambiando ora registro, poniamo l'accento su come la comunicazione con la periferia sia certamente migliorata ed insieme ad essa sia migliorata anche la partecipazione.

Infatti, nonostante la nostra atavica inadeguatezza di risorse, sempre più segretari regionali o dirigenti periferici danno la propria disponibilità ad una stretta collaborazione con il centro.

Quindi, il rapporto tra la Segreteria Nazionale, le regioni e le province, che tre anni fa si segnalava come uno dei punti dolenti del nostro sindacato, oggi appare non solo come un problema risolto ma, addirittura, come un fiore all'occhiello da mostrare con estrema soddisfazione.

Esposti questi pochi significativi flash organizzativi, è necessario ora evidenziare come, parallelamente, sia proseguita anche l'attività politica, indubbiamente segnata dalla vertenza sul VACMA che ha, di fatto, bloccato il Gruppo FS per quasi tutto il periodo di gestione dell'Ing. Catania.

Questa è anche l'occasione migliore per evidenziare come, nell'ultimo triennio, siamo entrati e abbiamo consolidato la nostra presenza in svariate aziende spesso esterne al Gruppo FS, imparando a confrontarci con problematiche che frequentemente presentavano articolazioni, ricadute e complessità certamente differenti da quelle che eravamo abituati ad affrontare.

Sono state esperienze che ci hanno indubbiamente aiutato a crescere professionalmente. I frequenti attestati di stima ricevuti, poi, hanno certamente contribuito a fornirci gli stimoli giusti per continuare la nostra azione con sempre maggiore convinzione e determinazione, facendoci raggiungere, in diverse Imprese Ferroviarie, livelli di rappresentanza di assoluta eccellenza.



Confrontarci, dunque, sul libero mercato del lavoro, ci ha permesso - se mai ce ne fosse stato il bisogno - di credere nelle nostre possibilità con maggiore convinzione, riuscendo a coinvolgere nell'attività sindacale quei ragazzi giovani che, almeno inizialmente, avevano manifestato qualche timore nell'approcciarsi all'attività sindacale in un sindacato autonomo.

Oggi questi ragazzi - con le loro esperienze e la loro voglia di lottare per conquistare quei diritti sindacali per noi naturali - ci stanno aiutando a dare il giusto peso ai valori e ai diritti che, giorno dopo giorno, riusciamo ad affermare e consolidare per tutto il settore.

Invece, sul versante del Trasporto Pubblico Locale, abbiamo trovato ostracismo da parte delle associazioni datoriali che si ostinano a non voler riconoscere le strutture degli autoferrotranvieri della FAST perché non firmatari di CCNL.

È certamente stigmatizzabile il fatto che non ci vengono riconosciuti neanche i minimi diritti sindacali di legge, se non a seguito di ricorsi legali.

Questa discriminazione è tanto rilevante quanto ingiusta ed infondata ma riteniamo verrà superata con la stipula del CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi.

Una volta raggiunto l'impegnativo traguardo, la nostra riorganizzazione interna, che ci vedrà rappresentativi nell'intero comparto, dovrà far cadere ogni eventuale ulteriore reticenza, senza incertezza alcuna.

Un accenno va fatto anche alle importanti vertenze che, nel contempo, abbiamo avviato con le altre OOSS, vertenze a loro volta accompagnate da altrettante importanti manifestazioni: da quella presso il "cinema Universal" del 30 maggio 2006 in cui si denunciava il grave dissesto in cui versava il Gruppo FS e soprattutto Trenitalia, a quella per l'approvazione della Piattaforma contrattuale del CCNL delle Attività Ferroviarie, alla manifestazione del 22 giugno 2007 davanti a Villa Patrizi - sede storica delle Ferrovie dello Stato e del Ministero dei Trasporti - in cui si chiedeva il contratto unico per il settore, all'ultima del 21 febbraio 2008 al "tenda strisce" dove abbiamo presentato a oltre 2500 delegati sindacali, la Piattaforma del "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi".

Prendo spunto da questa piattaforma per entrare nel merito dello scenario nel quale ci troviamo immersi e che ci porta a fare scelte spesso coraggiose e indubbiamente responsabili.

La presentazione della piattaforma, unita sia alla grande partecipazione dei delegati dei lavoratori interessati, sia alle assemblee che seguiranno sul territorio - che auspico proposte e gestite unitariamente - indubbiamente



vincolano il Sindacato all'assunzione di un importante impegno che, sebbene irto di gravose difficoltà, costituisce, comunque, un punto di non ritorno.

Di questo siamo assolutamente convinti ma - con la stessa responsabilità che da sempre ha caratterizzato l'attività della nostra Organizzazione Sindacale - garantiremo fino in fondo il nostro apporto, affinché questa vertenza possa trovare la soluzione da tutti auspicata nei tempi giusti per rilanciare l'intero comparto.

Dimostreremo la stessa responsabilità e lungimiranza manifestata quando - chiamandoci SMA - abbiamo scelto e sostenuto l'accordo del 23 novembre del 1999, in cui Governo, azienda e sindacati si erano impegnati a costruire un nuovo sistema capace di governare il processo di liberalizzazione.

Già a quell'epoca l'Italia stava anticipando i tempi delle liberalizzazioni, senza aspettare garanzie di reciprocità con gli altri Paesi Europei e senza tenere conto che nazioni come la Francia e la Germania, erano - e personalmente ritengo siano ancora - arroccate a difesa delle proprie aziende nazionali.

LE LIBERALIZZAZIONI

In Italia le liberalizzazioni non sono state introdotte né come un esempio da seguire, né sulla base di un modello di riferimento. Infatti, le indicazioni in materia da parte dell'Unione Europea, sono state spesso anticipate, liberamente reinterpretate o, addirittura, maldestramente applicate, con un'unica costante: l'assenza di un sistema di regole chiare.

Volendo, si potrebbe dire che le abbiamo applicate "all'italiana": infatti, non trovano riscontro in nessun altro Paese UE.

Del resto, il bombardamento mediatico perpetrato con insistenza da parte di presunti guru dell'economia, troppo spesso sostenuti dalla politica, ha contribuito in maniera determinante a creare il diffuso convincimento che liberalizzare e privatizzare avrebbero reso possibile la riduzione dei costi sostenuti dallo Stato, dalle Regioni e dagli Enti locali, portando vantaggi al Paese e garantendo ai cittadini un servizio migliore a costi più contenuti.

Purtroppo, il Paese è ancora ben lungi dal comprendere che le liberalizzazioni fatte alla stregua di spot pubblicitari, non servono al cittadino.

Si continua ad ignorare, ottusamente, l'insegnamento che fino ad oggi ci è giunto dagli ingannevoli processi di liberalizzazione portati avanti in tema di



farmacie o di banche, processi che, indiscutibilmente, non hanno portato vantaggio reale per nessuno.

Si è dimostrato che erano solo demagogia e teorie astratte di politica economica. Infatti, i molteplici centri decisionali su materie così importanti come i servizi per i cittadini, trovano - a nostro avviso - troppi soggetti interessati, distribuiti in modo a volte anche conflittuale, tra Stato, Regioni e vari enti locali.

La crisi di imprese come Alitalia, FS, Anas e aziende del TPL si sono aggravate, i costi sono aumentati e i cittadini non hanno certamente avuto quei vantaggi che gli erano stati promessi né in qualità, né in economia del servizio, né, tanto meno, in crescita dell'offerta.

La responsabilità che come sindacato ci siamo assunti, si è evidenziata con forza quando siamo riusciti a trasformare, in buona sostanza, il contratto di lavoro delle Ferrovie dello Stato, in una forma di contratto più moderna ed aperta a tutti i lavoratori delle Attività Ferroviarie; in pratica, in un elemento importante per la costituzione di un sistema di regole sul lavoro che, di per sé, aveva già la caratteristica di "Clausola Sociale".

Uno strumento ritenuto da tutti determinante per evitare il dumping sociale.

È evidente che, ad oggi, il solo che è riuscito o che ha voluto mantenere gli impegni presi, è stato il Sindacato!

La piattaforma per il nuovo Contratto si è collocata proprio all'interno della vertenza che abbiamo aperto nel settore dei trasporti per rivendicare un cambiamento reale in un sistema di regole nuove ed adeguate, che non permettano la concorrenza sulla base del costo, della sicurezza e della qualità del lavoro.

Certamente, questo tentativo che il sindacato sta cercando, con convinzione, di fare, purtroppo non trova riscontro nelle sensibilità degli altri soggetti interessati, quali la politica e il mondo delle imprese.

Infatti, l'intero settore del trasporto versa in uno stato di crisi inaccettabile per un Paese che vuole puntare allo sviluppo.

L'inadeguatezza del sistema è motivata dall'insufficienza di risorse che vengono messe a disposizione sia per mantenere un livello di mobilità delle persone e delle cose accettabile, sia per gli investimenti infrastrutturali; problematiche queste spesso aggravate anche da uno spreco palese e inconfutabile delle poche risorse disponibili.



È evidente che la scarsa qualità dell'offerta e l'incapacità delle imprese di rispondere alla domanda, hanno favorito un disequilibrio significativo del trasporto privato individuale rispetto a quello collettivo, con una conseguente forte egemonia del trasporto su gomma.

Tutto ciò è frutto di una mancanza di capacità politica nel mettere in atto azioni strutturali di progetto, di programmazione e d'investimento capaci di avviare un processo di liberalizzazione con regole chiare per tutti e in grado di tutelare il settore più importante per il rilancio dell'economia nazionale.

Disattenzioni e leggerezze che hanno creato guasti che al momento appaiono insanabili e che, a loro volta, hanno certamente frenato lo sviluppo e scaricato sul lavoro ingenti sacrifici e sui cittadini costi elevati.

Come dicevo, mentre il sindacato ha mantenuto gli impegni presi, i Governi che si sono succeduti si sono solo lasciati andare a dichiarazioni di "buone intenzioni".

Ma di "buone intenzioni" è selciata la strada per l'inferno! Infatti, almeno fin'ora, il mondo imprenditoriale ci ha costretti ad assistere - nostro malgrado - alla rappresentazione di uno spettacolo veramente deprimente, in cui ha cercato di mascherare dietro concetti di liberismo che ben pochi riscontri sembrano avere nei suoi stessi modi di fare, un vero e proprio "assalto alla diligenza", in cui le forse imprenditoriali rappresentavano gli indiani e le ferrovie dello stato la carrozza guidata da postiglioni con le armi scariche.

La verità che ci sembra palesemente innegabile, è quella che tutti questi imprenditori privati non hanno fatto altro che aggredire con strattagemmi, a volte anche poco onorevoli, il mercato ferroviario maggiormente redditizio, cioè quello di Trenitalia.

Noi che non siamo né economisti né strateghi aziendali, facciamo fatica a comprendere come mai, ad esempio, nel trasporto merci tutti dicono che il competitor da contrastare è il trasporto su gomma, ma poi si verifica che più aziende entrano nel mercato e meno trasporto merci fa Trenitalia.

Inoltre, pare che il problema che accomuna tutte queste nuove imprese di trasporto su ferro sia quello che, in Trenitalia, ci sono regole sul lavoro e garanzie per i lavoratori che vengono viste come costi eccessivi di produzione da evitare come la peste.

Sono valutazioni che, se non si possono assolutamente condividere, forse, da un punto di vista imprenditoriale, possono essere comprese. Ma ci sembra davvero troppo che su tali argomenti queste stesse aziende ricorrano all'antitrust, denunciando le eccessive rigidità nelle relazioni



sindacali di Trenitalia come la causa madre della loro impossibilità ad utilizzare l'equipaggio ad agente solo.

Se, poi, l'antitrust concorda con tale analisi, a nostro avviso diviene a dir poco sconvolgente che si possa arrivare ad affermare, in un Paese come il nostro, che i Contratti di Lavoro e le relazioni industriali sono rigidità insostenibili mentre, contemporaneamente, ci si fregia di essere tra le nazioni più industrializzate, democratiche e al passo con i tempi.

Da imprenditori coerenti, ci saremmo aspettati la richiesta di azioni forti e decise da parte della politica, magari finalizzate al riequilibrio modale tra ferro e gomma.

Del resto, visto che RFI continua a dichiarare che l'infrastruttura ferroviaria è sottoutilizzata, dovrebbero esserci ampi spazi per simili processi riequilibrio.

Se poi accadesse che Trenitalia dovesse essere destinata a sostenere una responsabilità sociale per la sua natura di azienda di proprietà statale e gli altri potessero ricercare solo il mercato economicamente sostenibile, questo non escluderebbe che il fatto che il confronto con il mondo del lavoro sulle garanzie di sicurezza e sulla salvaguardia dell'occupazione, siano affrontate con il sindacato.

Ad oggi, però, l'unica cosa certa è la continua migrazione di servizi dalle vecchie imprese ferroviarie ai nuovi imprenditori del settore, trasformati spesso in testa d'ariete per imprese nazionali europee.

Stesso scenario si sta prefigurando nel trasporto viaggiatori Alta Velocità dove, dal 2010, una nuova società formata da imprenditori con nomi altisonanti, farà correre i suoi treni sui collegamenti più redditizi della Rete Italiana.

Si noti, peraltro, che questa società è già stata "benedetta" dal Presidente della Repubblica Francese per aver acquistato gli ETR da una società del suo paese, anche se un socio con quota significativa, è presidente degli industriali italiani e di un'impresa italiana tra le maggiori produttrici nel settore. Sarà solo una coincidenza? Vedremo!

Comunque, l'impegno che stiamo cercando di approfondire nella ricerca del massimo consenso intorno alla piattaforma unitaria di proposta contrattuale, ci legittima a ritenere che gli attacchi e le accuse che vengono rivolti al trasporto pubblico in generale e quello ferroviario in particolare, servano essenzialmente a creare, intorno all'attuale sistema, un malumore di massima, finalizzato a rendere più facile e soprattutto meno onerosa l'aggressione a questo mercato da parte dei capitali privati.



Go che ritengo che la difesa di nicchia del trasporto su ferroviaria, del trasporto pubblico o dei servizi ad esso correlati, perpetrata dalle associazioni datoriali, possa essere d'aiuto alcuno né per il lavoro né per chi ha la responsabilità politica della gestione del comparto, sul quale grava, comunque, l'incombenza di garantire quel trasporto universale che, da solo, non riesce certo ad autofinanziarsi.

Infatti, gli imprenditori, in assenza di regole che impongano almeno un minimo di compensazione fra servizio redditizio e servizio universale, senza norme omogenee sul lavoro che riescano a garantire le tutele salariali, occupazionali e di sicurezza sul lavoro, sono liberi di rincorrere il massimo profitto al minor costo.

Detto questo, non vogliamo essere considerati anacronistici nei confronti di scelte comunitarie ormai avviate su strade senza ritorno, ma riteniamo di essere dalla parte della ragione quando difendiamo i diritti del cittadino/lavoratore, sempre meno considerato rispetto al cittadino/utente o al cittadino/cliente che, invece, gode di estremo risalto su tutti i mass media.

Trovarci, oggi, a condividere una piattaforma che si prefigge di rappresentare ancora più ampiamente i lavoratori del trasporto locale, del trasporto ferroviario e dei servizi, con un fronte sindacale ampio e completo per quanto concerne la rappresentanza di tutto il settore, rappresenta, indubbiamente, una forte richiesta al mondo politico sul quale grava il dovere di rispettare i propri impegni e di fare la propria parte per l'istituzione della clausola sociale.

Questi impegni che sono stati presi dal sindacato con il Governo del Paese, che deve prescindere dalla maggioranza che lo compone, pena la credibilità stessa delle Istituzioni.

Il confronto che si avvierà per la stipula del nuovo contratto, deve segnare la nuova rotta che l'Italia deve seguire nella ricerca e nella costruzione delle politiche di liberalizzazione del mercato del trasporto pubblico e ferroviario.

Non ci sono più alibi per nessuno!

E' diventato ormai fin troppo evidente che non stiamo facendo una battaglia di retroguardia o di ostruzionismo verso gli inevitabili processi di liberalizzazione, ma stiamo chiedendo l'arresto immediato di una liberalizzazione senza regole e il varo di un Piano Generale dei Trasporti condiviso con le forze sociali.

In un mercato delicato come quello della mobilità, non è accettabile un processo che favorisce solo gli "avventurieri a scapito della sicurezza dei



viaggiatori e di chi lavora. La sicurezza, infatti, è un elemento che non solo non può essere sacrificato, ma neanche minimamente scalfito da qualsivoglia ricerca di profitto.

Specularmente, a seguito della nostra azione, ci aspettiamo, prioritariamente, che la politica apporti le indispensabili modifiche al decreto 188/2003, modifiche condivise con il sindacato nello scorso mese di luglio.

Nel contempo, dalle associazioni datoriali pretendiamo degli atteggiamenti più responsabili verso le garanzie di sicurezza del sistema che non possono essere messe sullo stesso piano delle politiche di recupero dei costi.

Se, invece, le associazioni datoriali e il mondo della politica ritengono che liberalizzare serve essenzialmente a ridurre i costi in spregio di ogni garanzia di sicurezza sul lavoro, allora possono continuare sulla strada fino ad oggi intrapresa, ma la devono smettere con le ipocrisie e le dichiarazioni di comodo ogni qual volta si parla o si è costretti a parlare delle morti bianche e devono abituarsi all'idea che, sulla loro strada, troveranno un fronte sindacale sempre più coeso e preparato a sbarrar loro il cammino.

IL NUOVO CONTRATTO E IL PIANO D'IMPRESA DEL GRUPPO FS

Il nuovo contratto interessa un'area molto vasta del settore trasporti, un'area dove già notevoli cambiamenti sono avvenuti senza un'adeguata programmazione da parte della politica e senza regole che tutelino il mondo del lavoro.

Nel mondo del trasporto pubblico locale abbiamo registrato un variegato sistema di affidamento del servizio, deprecabile prassi consentita proprio dalla mancanza di una legislazione nazionale costante e coerente.

La controversia incentrata sulla scelta tra l'opportunità di affidare il servizio tramite gara oppure "in house", si sta protraendo ormai da troppo tempo, causando, così, frammentazioni di aziende in un settore dove, invece, sarebbe auspicabile una politica di aggregazione aziendale. La ricaduta generata dal persistere di questo contrasto di opinioni, è, quindi, diametralmente opposta rispetto ai risultati oggettivamente auspicabili e genera fenomeni di precarizzazione del lavoro inaccettabili in un settore strategico come quello dei trasporti.



L'occasione di un nuovo contratto per il settore dovrà essere motivo di avvio per una nuova fase che porti alla riforma del TPL, anche riavviando un tavolo con il Governo, le Regioni, gli enti locali e tutte le rappresentanze sindacali.

Con l'ultima legge finanziaria, grazie all'accoglimento anche di alcuni accordi sindacali, diversi problemi sembravano avviati a soluzione, soprattutto per quanto attiene alle regole e alla questione della clausola sociale. L'attuale situazione politica, però, rischia di mettere in crisi il percorso avviato fin dall'accordo di maggio 2007 fatto a Palazzo Chigi.

Sul fronte delle risorse destinate al sistema ferroviario, invece, con la legge finanziaria abbiamo assistito al consolidamento delle quote per il trasporto pubblico locale, mentre - nonostante le innumerevoli promesse da parte del Governo - una volta esaminati i contenuti del famoso decreto "mille proroghe", abbiamo dovuto constatare l'impossibilità dell'Esecutivo di rendere disponibili quelle risorse necessarie per rendere attuabile il piano d'impresa presentato dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Moretti.

Una scelta, questa, che ha causato, come prima ricaduta, l'insorgere di una concreta preoccupazione su quale servizio regionale potrà essere garantito a fronte di una tale insufficienza di risorse a disposizione, un'apprensione che accomuna sia ferrovieri come maestranze, sia i cittadini come clienti.

Con un'incertezza di questo tipo, chiaramente viene messo in discussione tutto il Piano d'Impresa. Pertanto il Gruppo FS, che dal canto suo non vedrebbe rispettati i contratti di servizio per il trasporto pubblico locale, potrebbe sentirsi in diritto di apportare tagli insopportabili alla produzione, tagli che potrebbero arrivare fino ad 20%.

Indubbiamente sembra ormai ineluttabile un'ulteriore accelerazione del degrado del trasporto regionale, che già vede un'offerta inferiore alla domanda ed è caratterizzato da una scarsa qualità del servizio.

L'unico elemento di novità che, a nostro avviso, potrebbe invertire questo processo di decadimento, potrebbe essere costituito dal fatto che - in attesa di un Governo Nazionale che faccia scelte chiare e coerenti nel tempo - a fronte della manifestazione, da parte dei vertici FS, di un forte senso di



responsabilità, le Regioni siano disponibili, finalmente, a fare la loro parte a favore del cittadino, sia esso visto come lavoratore, utente o cliente.

“Se Sparta piange, Atene non ride”: per cui, passando dal trasporto regionale al trasporto merci e a quello viaggiatori Nazionale ed Internazionale, la situazione non si presenta migliore, solo che, questa volta, le responsabilità riconducibili alla dirigenza del Gruppo FS sono significative ed estremamente evidenti.

L’entità della riduzione di produzione perpetrata a danno sia del trasporto merci sia di quello viaggiatori, non appaiono certamente coerenti né con le linee di piano d’impresa, né, tantomeno, con gli espliciti indicatori di sviluppo presentati al sindacato nell’agosto 2007.

Da quell’accordo, però - a seguito delle note vicende della finanziaria - le condizioni si sono sviluppate in un crescendo negativo che ha creato uno stato di grande incertezza oltre che nel trasporto regionale, anche in quello merci e in quella fascia di servizio universale che ha visto il sindacato tutto impegnato con diverse iniziative.

A rafforzare le nostre preoccupazioni su un possibile cambiamento di indirizzo del Piano d’Impresa, ci sono i dati occupazionali che - sebbene prevedessero per il 2011 un numero di addetti pari a 89.000 - devono registrare attualmente una consistenza di ferrovieri inferiore alle 86.000 unità.

Contestualmente, dobbiamo prendere atto che la dirigenza del Gruppo FS, seguendo calcoli imprenditoriali, è sempre più impegnata, da un lato, a ridurre la produzione da offrire alla clientela, dall’altro ad esternalizzare porzioni sempre maggiori di lavorazioni proprie del Know how manutentivo di Trenitalia.

Pur apprezzando il pregevole tentativo di migliorare il sistema di relazioni industriali, dobbiamo, però, registrare – a seguito di notizie informali pervenuteci - l’attuazione di tagli consistenti al servizio passeggeri nazionale e internazionale, risparmio perseguito nonostante siano stati finanziati all’uopo 104 milioni di euro.

A questi finanziamenti si è dovuti ricorrere - attraverso l’ultima legge Finanziaria - per poter sostenere il cosiddetto “servizio universale ferroviario”, un servizio costituito da quella quota di traffico passeggeri a



media e lunga percorrenza, di riconosciuto valore sociale ma che non ha sostenibilità commerciale.

Un altro aspetto che vale la pena di puntualizzare è, certamente, quello relativo ai notevoli tagli che si stanno perpetrando nel settore della vendita, comparto dove molte biglietterie vengono chiuse senza che i sistemi alternativi diano riscontri nemmeno lontanamente paragonabili al pregresso.

Ma siccome non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, l'unica soluzione che la dirigenza è stata capace di trovare finora per cercare di bilanciare le ricadute negative di questa sua iniziativa, è stata quella di aumentare notevolmente le sanzioni ai clienti senza biglietto.

E' mai possibile che la dirigenza non sia proprio sfiorata dall'idea che, se diviene tanto complicato farlo, questo benedetto biglietto, i viaggiatori, alla fin fine, preferiscano optare per un mezzo alternativo?

Dulcis in fundo, veniamo ai tagli nella cargo.

La dirigenza di questa divisione, rispetto a dichiarazioni di recupero sul fronte delle perdite, mette in atto, invece, delle scelte aziendali che danno la concreta impressione di voler allontanare gli spedizionieri dalla modalità ferroviaria.

È evidente che non possiamo concordare con questo stato di cose, tant'è vero che abbiamo già richiesto un urgente incontro con L'Amministratore Delegato del Gruppo FS per cercare di avere finalmente un po' di chiarezza sulle reali strategie aziendali.

LA SRUTTURA DEL NUOVO CCNL DELLA MOBILITA'

Il progetto contrattuale che stiamo presentando alla categoria, si prefigge di tutelare i lavoratori dal dumping sociale e, parallelamente, di evitare quelle destrutturazioni contrattuali che, all'interno del settore, stanno sempre più prendendo corpo.

Non è nostra intenzione lasciare intendere a nessuno che il nuovo Contratto sia la messa in comune delle norme vigenti né, tantomeno, la sommatoria dei due Contratti esistenti. Esso dovrà essere, invece, il principale strumento



di tutela del lavoro di un settore - come è oggi quello dei trasporti - che sta subendo trasformazioni epocali che coinvolgono tutti i suoi lavoratori.

La decorrenza e la durata del nuovo contratto dovranno rispettare i canoni stabiliti nello schema dell'accordo del 23 luglio 1993.

Questa, almeno, dovrebbe essere la proposta avanzata in coerenza con le regole attualmente vigenti. A tal proposito, però, non dobbiamo dimenticare la discussione attualmente in corso fra associazioni datoriali e confederazioni sindacali, avente per argomento la riforma della struttura della contrattazione.

In ogni caso, nella proposta unitaria, si parla di un Contratto quadriennale per la parte normativa, che va dal 1 gennaio 2008 al 31 dicembre 2011, e di un primo biennio economico per gli anni 2008 e 2009.

La decorrenza comune dell'1 gennaio 2008 è stata resa possibile dall'accordo raggiunto con Agens il 24 gennaio, attraverso il quale è stata prorogata al 31 dicembre 2007 la scadenza economica e normativa del CCNL delle Attività Ferroviarie, facendo in modo, così, che questo si potesse allineare con le scadenze naturali del CCNL del Trasporto Pubblico Locale.

Il nuovo Contratto Nazionale unico dovrà essere un vincolo per tutte le aziende che rientrano nel suo campo di applicazione. Le clausole sociali, poi, dovranno garantire la continuità dell'occupazione e la continuità dei trattamenti previsti sia dalla contrattazione nazionale sia dalla contrattazione aziendale, anche in tutti i casi di subentro di azienda.

La struttura del Contratto è costituita da una parte comune - che viene consolidata - e da quattro sezioni specifiche, cui vengono affidate le materie proprie dei diversi settori che difficilmente sarebbero raffrontabili fra loro.

Partendo, quindi, da basi certamente stabilizzate, nella piattaforma si ricerca la tutela del lavoro attraverso il miglioramento delle discipline contrattuali, garantendo - a mezzo di un unico contenitore - il mantenimento delle norme esistenti e negando possibilità di regresso anche a seguito di cambiamenti d'azienda.

Viene, inoltre, proposto di comprendere nel campo di applicazione del CCNL, la totalità dei lavoratori dipendenti dalle imprese operanti nel



trasporto locale, nelle attività ferroviarie e nei servizi, considerando, in questi ultimi, anche i lavoratori dei subappalti.

Con il nuovo Contratto si chiede alle controparti un rafforzamento delle relazioni industriali che, in molti casi, sono certamente da ridefinire, magari archiviando i “vecchi difetti” che - attraverso il sistema delle interpretazioni o delle forzature unilaterali alle norme - hanno spesso provocato interruzioni del confronto sindacale e frequenti azioni di lotta, in un settore che, invece, deve offrire un servizio strategico al Paese.

Proponiamo, pertanto, un sistema che migliori non solo i rapporti con le strutture sindacali, ma anche quelli con le RSU e le RLS, garantendo tutele e diritti che possano permettere anche il superamento delle regolamentazioni provvisorie nelle modalità di esercizio dello sciopero, unificando le regole per l'intera area del nuovo Contratto.

In materia di sicurezza sul lavoro - visti anche gli allarmi che costantemente vengono lanciati - va dato notevole risalto al ruolo dell'attuazione della legislazione in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro, con la possibilità di istituire le RLS di sito.

Inoltre, nella nostra rivendicazione, si chiede con forza anche un consolidamento delle tutele contrattuali per il settore degli appalti, dove esternalizzazioni e cessioni di ramo d'azienda, stanno diventando un fenomeno da tenere monitorato anche in considerazione dell'elevato tasso di incremento.

Il capitolo attinente il rapporto di lavoro, ha l'obiettivo di evitare le controversie che potrebbero scaturire da interpretazioni unilaterali aziendali, grazie ad una piena contrattualizzazione che recepisca anche le disposizioni di legge esistenti e rappresenti una condizione di migliore tutela del lavoro attraverso l'unificazione e l'esigibilità contrattuale delle normative.

Proprio in questo capitolo si dovrà fare in modo che la normativa contrattuale divenga pienamente esigibile e vincolante per tutte le parti contraenti, facendo attenzione anche alle problematiche di genere e sviluppando strumenti di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.



Comunque sia, il nuovo Contratto dovrà riconoscere che la forma normale e prioritaria dei rapporti di lavoro deve essere il contratto a tempo indeterminato. Questo perché, in un settore come il trasporto, vanno limitate al minimo ed eventualmente contrastate le forme di lavoro precario, anche in considerazione delle elevate professionalità che vengono richieste.

Professionalità che pretendono tempi lunghi di professionalizzazione e una costante formazione per rispondere adeguatamente all'esigenza di qualità e di sicurezza, che rimane un elemento di fondamentale importanza per questo settore.

Ancora una volta sento l'obbligo di ricordare che dovremmo fare particolare attenzione a tutto ciò che riguarda il lavoro precario nel settore degli appalti e servizi, dove l'incertezza occupazionale rappresenta di gran lunga il problema principale.

Nel capitolo relativo alla scala classificatoria - quello degli inquadramenti - si propone un sistema di classificazione unico che dovrà comprendere tutto l'insieme delle articolazioni professionali richieste dall'organizzazione del lavoro nei diversi cicli produttivi e, soprattutto, quelle professionalità che garantiscono la sicurezza dell'esercizio.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro, viene proposto un limite settimanale di 38 ore.

Resta inteso che viene confermata la possibilità di definire, a livelli inferiori di contrattazione, limiti più bassi di orario settimanale.

Tale possibilità è demandata alla contrattazione aziendale di secondo livello dove, del resto, esistono già accordi e prassi che confermano la validità della scelta fatta.

Inoltre, se dovessero esistere realtà con orari di lavoro settimanali superiori alle 38 ore, queste dovranno essere riallineate entro il biennio contrattuale.

Al fine di garantire una più ampia ed omogenea copertura dell'orario settimanale - magari con diverse articolazioni dello stesso atte a rispondere alle diverse esigenze produttive ed alle diverse attività ricomprese nel



campo di applicazione - si è reso opportuno prevedere il rinvio negoziale a specifiche disposizioni speciali per settore.

Riguardo al capitolo sulla retribuzione, esso dovrà prevedere una struttura in grado di realizzare - a parità di inquadramento e di declaratorie professionali - l'allineamento parametrico per tutti i lavoratori interessati al campo di applicazione contrattuale.

Per quanto riguarda i profili professionali specifici delle diverse aree di attività, il sistema della retribuzione dovrà essere basato sulla conferma dei livelli di attestazione in essere.

Di fatto, va confermato il pieno mantenimento dell'esistente, mentre saranno definiti gli istituti fissi della retribuzione.

Analogo criterio dovrà essere seguito per ciò che attiene la retribuzione aggiuntiva nelle diverse aree specifiche comprese nel nuovo Contratto.

Per essere uno strumento efficiente ed adeguato, il contratto necessita di una piena esigibilità della contrattazione di secondo livello, che serve a completare il livello nazionale affidando responsabilità e gestione dei problemi di competenza alle strutture periferiche.

Le esperienze di contrattazione di secondo livello sono un sistema consolidato nel settore dei trasporti, sia nelle più grandi aziende del TPL, sia nel Gruppo FS. Purtroppo, però, nelle aziende più piccole e nelle nuove imprese di trasporto ferroviario nate a seguito della liberalizzazione, tale contrattazione decentrata o aziendale è del tutto inesistente.

Il sistema dei rinvii che nel contratto delle attività ferroviarie abbiamo in un certo modo avviato, dovrebbe essere la risposta più coerente al fine di colmare le attuali deficienze negoziali, in quanto richiede una normativa contrattuale che ne riconosca l'esigibilità aziendale.

È evidente che, nel nuovo contratto, i rinvii devono essere individuati in una parte specifica comune alle diverse attività, per poter rispondere nella maniera ottimale alle finalità di ognuna.

Sempre in merito al sistema dei rinvii, si è cercato di dare una risposta anche al lavoro giovanile, evitando due livelli salariali che permettano un differente trattamento per i nuovi assunti. Questo, è, oggi possibile secondo



le normative e le leggi esistenti ed è un problema che nel TPL sta raggiungendo livelli veramente preoccupanti.

In molte aziende che saranno interessate dal nuovo Contratto, sono presenti consistenti differenze retributive tra le diverse generazioni di lavoratori, frutto dell'ossessiva ricerca del contenimento del costo del lavoro da parte di imprese che, al contrario, poco si preoccupano della qualità e della regolarità del servizio.

Con il nuovo contratto chiediamo una netta inversione, non più attraverso dichiarazioni di principio ma attraverso soluzioni concrete, utili a ricostruire equità nei trattamenti.

Riguardo agli aumenti salariali, la richiesta avanzata come incremento mensile delle retribuzioni, è di 150 Euro medi nel biennio economico, garantendo in ogni caso i maturati economici precedenti.

La proposta costituisce, a nostro avviso, una risposta adeguata al problema del reddito e del potere d'acquisto.

In sintesi: a chi giova il contratto unico della mobilità?

Ai cittadini, ai lavoratori, alla funzionalità delle imprese o alla liberalizzazione dei trasporti pubblici?

A nostro avviso, il contratto unico non potrà portare che benefici ad ognuno di loro:

- ❖ Ai cittadini: in termini di qualità del servizio, perché, in caso contrario, non si ostacolerebbe in maniera efficace l'intrusione - in un settore sociale vitale allo sviluppo di un paese industriale e moderno - di tutte quelle società che, col gioco al ribasso, utilizzano e utilizzerebbero le risorse economiche messe a disposizione per lo svolgimento di servizi utili ed essenziali, non per migliorarne gli aspetti, ma solo per arricchire le proprie tasche;
- ❖ Ai lavoratori: perché, assorbendo la parte dell'attuale salario aziendale in quello che diverrebbe il parametro retributivo nazionale, vedrebbero garantita la tenuta del potere d'acquisto salariale all'atto dello svolgimento delle gare d'appalto del 2011 e negli anni successivi;

- ❖ Alla funzionalità delle imprese: perché il miglioramento delle condizioni lavorative determinerà l'aumento della produttività aziendale, potenziando la quantità e qualità del servizio che, producendo un maggiore utilizzo, andrà a migliorare la vivibilità dei nostri centri abitativi ormai collassati;
- ❖ per quanto riguarda la liberalizzazione, infine, abbiamo già visto e provato l'effetto negativo che questa politica, priva di direttive certe e condivise, ha avuto su altri importanti settori. La liberalizzazione dei servizi sociali, trasporti pubblici compresi, porterebbe, in assenza di regole come siamo ora, ad un peggioramento della qualità del lavoro per gli addetti, della qualità dei servizi erogati e dei livelli salariali già precari, se non drammatici.

Il progetto tende ad eliminare le differenze oggi esistenti tra i contratti dei diversi comparti, per ricondurli in un solo grande contenitore, contrastando lo sviluppo delle forme di outsourcing delle attività che le società ritengono non strettamente connesse ai servizi di trasporto, ma che, invece, sono parte integrante dello stesso.

Dicono diversi managers del TPL: “può un processo del genere, in un contesto quale quello attuale dove le parole d'ordine sono, anche per alcuni sindacati, maggiore produttività e flessibilità, aiutare il settore dei trasporti ad uscire da logiche assistenzialistiche ed entrare in logiche industriali?”

A noi piace rispondere che è proprio questo il precetto da combattere.

Il trasporto pubblico locale non è un'industria che fabbrica scatolette, ma un servizio sociale che, prioritariamente, non deve produrre utili ma servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, garantendo, ai lavoratori del settore, una dignitosa sopravvivenza nel contesto delle libertà che il nostro Paese deve continuare a salvaguardare.

Il Presidente dell'ASSTRA non perde occasione per dimostrare la sua contrarietà al progetto. Non vorremmo che il maggior motivo di contrapposizione ad un nuovo contratto unico fosse rappresentato dal fatto che questo andrebbe ad impedire il proliferarsi della costituzione di società satellite di proprietà delle stesse imprese che già operano nel settore del trasporto pubblico locale, imprese che adottano contratti di lavoro che garantiscono i soli diritti nazionali.



Un malcostume, questo, se non addirittura una forma di raggirio verso il rispetto dei diritti dei lavoratori e dei loro rappresentanti, sempre più in voga nel mercato del lavoro attuale.

Infatti, le aziende “girano” gli attuali lavoratori in queste società satellite, appaltando i propri servizi senza migliorare l’offerta al cittadino e peggiorando, nel contempo, le condizioni salariali dei lavoratori stessi.

E’ nostro dovere ostacolare ed impedire questo processo implosivo che ha lo scopo di liberalizzare i profitti, senza offrirci un servizio adeguato alle nostre esigenze.

Infine, voglio permettermi di ricordare al Presidente di ASSTRA che, proprio quel CCNL firmato dalla sua associazione ed applicato da aziende ad essa iscritte che dovrebbero fare solo Trasporto Pubblico Locale, è stato, invece, impropriamente utilizzato, da alcune di esse, anche per regolare un lavoro di trasporto merci che non dovrebbe godere di finanziamenti pubblici come il TPL.

Un’azione questa che, indubbiamente, ha dato estrema concretezza al dumping sociale nel trasporto ferroviario.

COSTRUIRE UN PERCORSO CONDIVISO

Un’occasione come il congresso è troppo ghiotta per non affrontare un’analisi della proposta di nuovo Contratto della Mobilità. Ora, però, dovremo anche costruire il percorso di condivisione del progetto contrattuale con tutta la categoria.

Dato che questo sarà il primo e unico contratto in Europa con simili caratteristiche e che la categoria da esso tutelata supererà i 250.000 addetti, un sindacato come il nostro, per restare al passo, sarà costretto a lavorare ed impegnarsi più degli altri.

Confermare il nostro spirito di sindacato di proposta, richiederà certamente uno sforzo sovradimensionato, specialmente in un momento di grande trasformazione non solo del mondo dei trasporti ma, soprattutto, in quello della rappresentatività Politica e Sindacale, che ci riguarda più da vicino.



Che dire, è come pretendere di vincere il campionato del mondo con una buona squadra di club. Dura ma fattibile.

Comunque, consci delle nostre forze, sappiamo bene che, da sempre, per noi, più la sfida è difficile, più vale la pena di lottare per affrontarla e vincerla.

Quindi, dopo l'approvazione della piattaforma, il 21 febbraio 2008, abbiamo provveduto unitariamente ad inviarla alle associazioni datoriali e a tutte le imprese ferroviarie che hanno il certificato di sicurezza.

Ora, come già accennato precedentemente, prima di passare alla fase negoziale, avviando il tavolo di confronto, diventa necessario spiegare il nostro progetto contrattuale alla categoria.

E' nostra intenzione ascoltare le critiche e le richieste, continuando il confronto durante tutta la fase negoziale, allo scopo di evitare quell'allontanamento fra strutture nazionali e periferiche e fra quest'ultime e la categoria, che si è verificato nella scorsa fase contrattuale.

LE SCELTE ORGANIZZATIVE

Proprio facendo tesoro delle passate esperienze, abbiamo ritenuto necessario affrontare questa fase di riorganizzazione.

Un passaggio che ci permetterà di rinnovare la nostra associazione attraverso uno statuto più snello e rispondente alle esigenze proprie di un sindacato moderno che si propone di essere reattivo a tutte le risposte che la categoria ci chiede e ci chiederà di dare.

Con il nuovo statuto ci stiamo imponendo la costituzione e lo sviluppo di tutte le segreterie provinciali, proprio per rispondere adeguatamente alle esigenze del Trasporto Pubblico Locale e per riuscire, così, a rapportarci al meglio con tutti gli enti locali interessati al trasporto.

Il nostro più grande ostacolo è costituito dalla ristrettezza di risorse. Siamo certi, però, che potremmo contare ancora molto sul volontariato che ognuno di noi da sempre ha fatto, per continuare a garantirci un sindacato libero e autonomo, dove gli unici vincoli a cui dobbiamo



sottostare sono quelli che ci vengono imposti dai nostri congressi e direttivi.

Così siamo e così vogliamo rimanere!

Fino ad oggi, forse, abbiamo affrontato le riorganizzazioni sempre all'ultimo momento utile ma, comunque, queste si sono dimostrate sempre scelte felici e lungimiranti.

Pur non divertendoci nel approfondire sforzi in ripianificazioni strutturali, siamo convinti che, purtroppo, dopo la stipula del nuovo contratto dovremo rivedere ancora qualcosa nella nostra organizzazione. Le vere scelte epocali, però, le abbiamo fatte nel 1999 - quando abbiamo scelto di aprirci alle altre categorie - ed oggi, quando, con questo congresso, ci ripromettiamo di rappresentare i lavoratori del trasporto pubblico locale, del comparto ferroviario, dei servizi e degli appalti.

Tutte queste scelte sono maturate in grande sinergia con il Segretario Generale della FAST, che ha sopperito magistralmente a quel gap organizzativo e di rapporti con le istituzioni che da soli, come sindacato autonomo, non avremmo mai potuto colmare, anche a causa degli impegni sindacali e di progettualità interna che da soli hanno assorbito innumerevoli risorse.

Prima di chiudere, però, ritengo necessario soffermarmi un attimo su alcuni problemi aperti nel confronto con il Gruppo FS. Sentendo forte il richiamo delle nostre radici, infatti, non possiamo lasciare ad un normale passaggio di relazione, un argomento quale la vertenza aperta in merito alle tecnologie.

Nello specifico, dobbiamo affermare che vediamo anche noi la necessità di riorganizzare il lavoro, ma chiediamo con forza che ciò avvenga attraverso percorsi condivisi che diano certezze sui livelli tecnologici, di sicurezza e di logistica.

Abbiamo apprezzato le dichiarazioni dell'Ingegnere Moretti che affermava di voler ricostruire un corretto rapporto nelle relazioni sindacali, anch'esse distrutte dalla Gestione Cimoli, ma riteniamo che, almeno per ora, sia cambiato solo il modo di comunicare, mentre resta l'impressione che al sindacato si chieda solo una "partecipazione notarile".

Potremmo citare esempi che riguardano RFI, Ferservizi e tutte le società del Gruppo fino a Trenitalia, che - per esempio in tema di riorganizzazioni



- prima le trasmettono o fanno conoscere al territorio, poi, forse, le presentano con un po' di slide al sindacato nazionale.

Qual è la fase del confronto?

Può darsi che il percorso avviato ultimamente alla cargo sia il nuovo corso, ma se queste sono le premesse, diviene legittimo avere notevoli perplessità. In ogni caso siamo pronti a ricrederci se il progetto presentato avrà la possibilità di essere emendato anche dal sindacato.

Certamente, sta diventando sempre più evidente come Trenitalia stia acquistando quel ruolo di Società da noi sempre auspicato, svestendo gli scomodi panni di semplice coordinamento delle direzioni o divisioni.

Ora ci aspettiamo che sia in grado di riorganizzarsi, ricercando le sinergie necessarie e limitando le "ridondanze" di competenze, perché le uniche "ridondanze" che riteniamo giustificabili, sono quelle sui locomotori e sulla sicurezza come l'equipaggio treno.

Siamo pronti ad affrontare tavoli di confronto anche su argomenti scottanti come questi ma - come nel caso del CCNL della Mobilità - vogliamo affrontare argomenti credibili e concreti, per trovare insieme soluzioni condivise, che non possono passare attraverso delle sperimentazioni che, già di per sé, danno l'idea di forzature al sistema.

Quando avremo la garanzia che esistono adeguati standard di sicurezza, affidabilità delle apparecchiature, adeguati sistemi di formazione che non vengano confusi con informazione, una soddisfacente valutazione dei carichi di lavoro con la relativa soddisfazione economica per il personale interessato, allora sarà possibile passare alla fase successiva, quella della riorganizzazione del lavoro.

È evidente come tutto ciò passi attraverso un forte rapporto fiduciario che, con innegabili sforzi, Trenitalia sta cercando di ricostruire, nonostante le resistenze di chi si era ben adeguato ai precedenti modi di fare.

CONCLUSIONI

I lavori del congresso ci porteranno ad affrontare dettagliatamente anche tutti questi problemi e - se nella relazione ho preferito affrontare con maggiore attenzione le linee politiche rispetto alle vertenze di tutti - è solo perché sono certo che, proprio in questi giorni, saremo in grado di avanzare anche le nostre proposte rivendicative, come del resto la nostra storia ci insegna.



Nei prossimi anni dovremo addentrarci in un mondo dei trasporti più grande di quello che fino ad oggi ,come ferrovieri o come autoferrotranvieri o ancora come lavoratori dei servizi conoscevamo, e saremo costretti, anche in virtù della nostra scelta odierna, a condividere e affrontare problematiche ben più ampie di quelle alle quali eravamo ormai abituati, ma solo la loro soluzione può garantirci quelle maggiori tutele divenute ormai irrinunciabili.

Deve essere impegno primario, in questo contesto, quello di mantenere ben evidente la nostra idea di sindacato autonomo, leale e coerente ai principi di professionalità, meritocrazia e solidarietà.

Noi non dobbiamo essere un sindacato che lega i propri associati sulla base di idealismi che rischiano di essere superati dai tempi e neppure un sindacato che deve per forza ricercare l'evidenza fornita da azioni eclatanti utili a riaffermare la propria esistenza. Noi dobbiamo essere superiori alla smania di protagonismo, consci che mai come oggi paga il lavoro costante e coerente, la proposta e il tenere sempre ben presenti i propri obiettivi tesi all'esclusivo interesse delle lavoratrici e dei lavoratori, quali:

- ❖ Sicurezza sul lavoro;
- ❖ Sicurezza della circolazione;
- ❖ Professionalità;
- ❖ Formazione;
- ❖ Garanzie occupazionali;
- ❖ Soddisfazione economica.

Vi ringrazio per la vostra attenzione e vi auguro buon lavoro.