

# Relazione del Segretario Nazionale Pietro Serbassi

**FAST**  
FerroVie Sma

**HOTEL VILLA RICCI  
CHIANCIANO TERME**

**14-15-16 dicembre 2011**



*Contratto della Mobilità*

## Relazione del Segretario Nazionale

Un caro saluto a tutti voi e ancora una volta vi ringrazio fin da ora per la vostra partecipazione attiva alla vita del nostro Sindacato e soprattutto ai momenti di confronto interno come è appunto il Direttivo Nazionale.

Essendo questo direttivo quello titolato a convocare il prossimo Congresso Nazionale, si prefigura fin d'ora molto impegnativo e tenendo conto che cade in un momento particolare anche della vita politica Italiana, dovremmo dibattere temi e argomenti da portare come linee programmatiche del prossimo Congresso Nazionale.

Chiunque cerchi di analizzare l'attuale momento storico si cimenta nella ricerca di termini a effetto per rappresentarlo con efficacia, ma ritengo che ormai non servano più termini particolari per dire che stiamo attraversando il peggior momento politico/economico/sociale dal dopoguerra.

Negli ultimi mesi sono entrati anche nei discorsi comuni termini come "spread" che "abbattono" Governi con la stessa pervicacia di una rivoluzione.

Ci stanno convincendo che tutti i problemi sono nati dal fatto che abbiamo vissuto gli ultimi anni al di sopra delle nostre possibilità, poi ci dicono che gli italiani sono un popolo di risparmiatori e proprio il risparmio ci sta permettendo di affrontare la crisi meglio di altre nazioni.

Allora: chi è che viveva sopra le proprie disponibilità?

Proprio dubbi come questo fanno nascere poi slogan del tipo:

"il debito non lo pago io!" .

Allora chi?

Vedete, è facile fare demagogia e altrettanto facile creare slogan, ma questo è il sistema che ci ha portato una politica del tifo da stadio, del tu dici una cosa io il contrario, di eterna campagna elettorale.

Sentendosi ora sotto attacco perché l'intera nazione non è più disposta a pagare parolai inconcludenti, la "casta" si sente titolata a fare la morale a tutto e tutti. Siamo orgogliosamente Italiani e passiamo sempre facilmente ad estremizzare tutto, sembrandoci obbligatorio vedere il mondo sempre con un on/off, ma forse non è proprio questo il modo giusto per risolvere i problemi.

Senza addentrarci in temi che rischiano di portarci a un'analisi politica che come Sindacato Autonomo non ci compete, ho voluto iniziare con una simile premessa perché vedo che spesso, dopo il fallimento dei Partiti si cerca di attaccare il Sindacato, ad esempio dicendo che è esentato dal pagamento dell'ICI come la Chiesa o altre associazioni onlus; visto che noi come sindacato la paghiamo e l'abbiamo sempre pagata sarebbe corretto che le accuse venissero fatte chiare, con nomi e cognomi! Perché come in politica e in qualsiasi altro campo, non siamo tutti uguali!

Quindi, pur coscienti che la situazione è drammatica e non è possibile per un sindacato responsabile e serio quale noi siamo chiudersi dietro facili slogan come appunto "La crisi non la pago io!", abbiamo la necessità di addentrarci nel nostro settore e dopo la condivisione di uno scenario di riferimento trovare le soluzioni che il mondo del lavoro nei trasporti può affrontare e percorrere, nella fattispecie specifica della Mobilità.

Nell'analizzare l'attuale momento cercherò di essere più obbiettivo possibile, ma senza timore di venir ascritto politicamente da una parte o dall'altra ritengo che il Governo Monti, al netto del giudizio che ognuno di noi può e deve dare sulla manovra economica messa in atto, certamente non ci lascia ben sperare nel riguardi del mondo della Mobilità, intesa come quell'area contrattuale che stiamo da anni cercando di raggruppare sotto un unico Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Basti pensare che il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri è il Prof. Antonio Catricalà, già Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non si è mai risparmiato dal criticare il nostro settore ogni qualvolta il Governo di turno approntava norme che potevano portare alla definizione di una qualche "clausola sociale". Poi vediamo, inoltre, che il super Ministro dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e Trasporti è il dott. Corrado Passera che proprio in questi giorni, in merito alla vertenza del servizio Notte di Trenitalia, si è presentato al nostro mondo con il seguente Comunicato stampa:

"FS: PASSERA, AZIENDA NON DEVE ASSORBIRE TUTTI PROBLEMI SU SERVIZI NOTTE; GRUPPO STA GESTENDO SUOI ESUBERI, POI TAVOLI ROMA (ANSA) - ROMA, 9 DIC - "I servizi letto notturni sono cose che molte ferrovie nel mondo non fanno più per nulla. Ci sono degli esuberi nelle Ferrovie di cui Fs si sta facendo carico e altre situazioni

che devono essere gestite". Lo ha detto il ministro dello sviluppo e infrastrutture Corrado Passera, a proposito della questione dei lavoratori dell'accompagnamento notte che lavorano in appalto per Fs, sottolineando che per questo però ci sono i tavoli istituzionali. "Dobbiamo fare attenzione - ha aggiunto in audizione alla commissione Trasporti della Camera - come regolatori, a non confondere i ruoli e non considerare le grandi aziende come aziende che devono comunque assorbire i problemi".

Nonostante si sia da poco insediato nel Grande Ministero è immediatamente entrato nella parte, affrontando due problemi simili in maniera diversa, perché l'eco dei metalmeccanici è più forte di quella dei lavoratori dell'accompagnamento notte.

Affronteremo più avanti, durante il dibattito, la questione degli esuberanti nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; comunque la vertenza evolve ogni momento e anche mentre scrivo questa relazione i comunicati del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane contrastano con gli atteggiamenti tenuti al tavolo prima della rottura dei negoziati. È certo che comunque vada a finire, quella che stiamo scrivendo è una pessima storia delle relazioni sindacali.

È evidente che la spinta liberticida rischia di continuare a fare danni nel trasporto terrestre alla stessa stregua di quelli fatti nel trasporto Aereo e Marittimo. Non mi soffermo qui a ricordarli, ma i danni nel comparto dei trasporti si fanno in poco tempo, mentre per la loro riparazione occorrono decenni.

Noi abbiamo un'altra idea di liberalizzazione dei servizi, che deve passare innanzitutto attraverso poche regole chiare e fatte prima e non facendo "strappi con le forze sociali"; perché quando il sistema è ormai consolidato, le lobby interferiscono sicuramente con molta più arroganza e prepotenza di quanto le forze sociali riescono a sopportare.

Comunque il Governo, che indubbiamente non dovrà mai rispondere agli elettori Italiani e lo stesso professor Monti, forse giustamente nominato senatore a vita prima del conferimento dell'incarico, non ci sembra intenzionato ad affrontare il tema della liberalizzazione dei trasporti attraverso il percorso, avviato con gli ultimi due governi, di costruzione di un unico CCNL della Mobilità con l'eliminazione delle possibilità di dumping sociale oggi esistenti. Sicuramente potremmo

ora essere additati come quelli che fanno il processo alle intenzioni, ma le premesse non ci permettono di essere ottimisti. È vero che nella manovra in discussione sono stati rivisti i fondi per i contratti di servizio, ma noi li aspettiamo alla prova dei fatti per vedere come verrà affrontato il tema del mercato del lavoro.

Oggi, nel Decreto Legge del 6 dicembre 2011 n° 201 recante “Disposizioni urgenti per la crescita, equità e il consolidamento dei conti pubblici”, l’articolo 37 intitolato “liberalizzazioni del settore dei trasporti”, ci sembra veramente scritto molto bene dai professori, ma a prima vista non abbiamo avuto l’impressione che ci siano le coperture economiche necessarie per far conciliare il processo di liberalizzazione con le necessità del servizio da erogare per garantire il diritto costituzionalmente previsto della mobilità di cose e persone

Di certo, per quanto ci riguarda, continuiamo ad essere molto critici rispetto ai primi atteggiamenti tenuti dal Governo nei riguardi delle problematiche su cui più siamo chiamati a rispondere. Perché se è vero - com’è vero - che le parole d’ordine del Professor Monti sono **Rigore**, **Crescita** ed **Equità**, noi non possiamo che dividerle. Se però la strada del **Rigore** ci sembra sia un obbligo al quale non può sfuggire nessuno e quella della **Crescita** è ineluttabile, la via dell’**Equità** dovrebbe essere la grande scommessa.

Purtroppo noi, che conosciamo il mondo del lavoro dei trasporti, sappiamo bene che l’equità non può intendersi limitata ai costi della politica o alle tasse, ma parte dalla parità di regole nel mondo del lavoro. Noi sappiamo benissimo che nel nostro settore non c’è equità fra chi lavora in aziende diverse e sempre più spesso neanche fra coloro i quali hanno diverse anzianità all’interno della stessa azienda.

Chiaramente, proprio in merito alle regole non intendiamo abbassare la guardia. Proprio in questo contesto si collocano infatti le firme degli accordi aziendali fatti con diverse imprese ferroviarie e soprattutto con NTV SpA, che tanto ha infastidito l’AD del Gruppo FSI, ing. Mauro Moretti. La polemica messa strumentalmente in atto dal Gruppo FS mira, com’è evidente, a un abbattimento delle attuali regole nella ricerca di scaricare più oneri possibili sui lavoratori.

Com’è d’uso dire nei “salotti buoni”, l’ing. Moretti è stato politicamente scorretto facendo pubblicare nell’intranet aziendale di gruppo, dove il Sindacato non poteva replicare, una lettera in cui, come un consumato movimentista, cercava di istigare i ferrovieri gridando allo scandalo per l’accordo siglato dai sindacati con NTV. Le evidenti scorrettezze contenute nel volantino di *j’accuse* al

sindacato, che fa un improponibile confronto economico fra un dipendente di Trenitalia con circa 14 anni di anzianità e un neo assunto in NTV, sono state notate da tutti. Non serve ma vogliamo ricordare, soprattutto a noi stessi, che mentre NTV assume subito con contratto a tempo indeterminato, Trenitalia – se lo fa – assume con contratto di apprendistato; forse questo era sfuggito, come era sfuggito il fatto che nella liberalizzazione del trasporto ferroviario fatta fino ad ora, che trova origine in due direttive che prendono il nome dei due capi del Governo del tempo e poi consolidatasi con il DL n° 188/03, l'ing. Moretti, nel suo ruolo di AD di RFI SpA, non vi è chi non pensi che abbia svolto un ruolo attivo. Come non riusciamo a vederlo come un semplice osservatore nella costituzione dell'ANSF, che ancora oggi non riesce ad essere pienamente operativa e indipendente da RFI. Mentre invece ci appare abbastanza chiaro e naturale che il capo di RFI, a fronte degli ingenti investimenti fatti, avesse la necessità di saturare le tracce ferroviarie che Trenitalia da sola non riusciva, quindi veniva utile abbassare tutte le barriere all'ingresso del mercato del trasporto ferroviario facilitando la costituzione di nuove Imprese Ferroviarie. Solo successivamente, quando ha cambiato incarico e aveva il dovere di risanare Trenitalia, ha avuto la necessità di alzare nuovamente le barriere all'ingresso. Purtroppo ormai i danni erano stati fatti e le nuove imprese ferroviarie, certamente ben abituate, hanno iniziato a strillare allo scandalo trovando spesso ascolto presso l'autorità garante per la concorrenza e il mercato presieduta fino a pochi giorni fa dal prof. Antonio Catricalà.

Ora cosa fa l'ing. Moretti?

Accusa il sindacato per gli accordi che vengono avanti cercando di recuperare i danni che lui ha contribuito a fare al mondo del lavoro nel trasporto ferroviario. So che non ce n'è bisogno, ma vorrei ricordare prima a me stesso che avevamo Imprese Ferroviarie che hanno applicato i contratti più disparati, fino ai contratti individuali plurimi che hanno permesso di abbattere notevolmente il costo del lavoro e le norme di utilizzazione come l'orario di lavoro.

Sentirci attaccati perché stiamo lottando per un contratto unico della mobilità, cercando nel frattempo di avvicinare tutte le imprese alle migliori tutele che oggi esistono sul mercato, ci convince che stiamo sulla strada giusta. Ora il nostro problema principale deve essere quello di migliorare la comunicazione con la categoria, che troppo spesso viene distratta dai messaggi distorti di chi ha ben altri interessi da tutelare.

A mio personalissimo avviso, lo scorporamento fra azienda e lavoratori nel Gruppo FS è diventato tanto più evidente quanto più questo management ha iniziato a scavalcare il sindacato, e faccio un esempio per tutti. Da soli e in deroga al CCNL hanno attivato il sistema dei quadri apicali e contemporaneamente molti dei non *prescelti*, visti messi da parte, sono passati ad altre Imprese Ferroviarie dove sono stati meglio remunerati e stanno manifestando eccellenze del settore. Tutto questo sta facendo montare un senso di malessere sempre maggiore, forse mai raggiunto in nessuna azienda dai tempi del Taylorismo. Noi che per ovvi motivi abbiamo modo di interfacciarci con diverse realtà del trasporto ferroviario possiamo testimoniare che i lavoratori più demotivati sono i dipendenti del Gruppo FSI, e mi sembra evidente che le responsabilità vadano ascritte ai modi arroganti del management.

Praticamente, oggi è impossibile rapportarsi con il Gruppo FSI e le sue aziende; dallo scorso mese di giugno continuano a minacciare la disdetta degli accordi e del contratto, ma poi hanno deciso che era più facile non rispettarli nei fatti e non parlare con il sindacato. Questo atteggiamento sta addirittura rischiando di dare i risultati sperati, perché il sindacato non riesce a dare risposte e subisce gli attacchi sia dalle imprese, sia dalla politica che dai lavoratori. Noi abbiamo l'obbligo di difendere le nostre idee soprattutto in situazioni come questa.

Il dato inconfutabile che il sindacato, pur fra mille difficoltà e prescindendo da chi sia l'interlocutore, sta affrontando una lotta con coerenza e serietà è dimostrato anche dal differente approccio del Gruppo FS quando si parla di Alta Velocità rispetto a quando si discute di altri vettori. Ad esempio nel settore delle merci la Divisione Cargo è passata da circa 60 ai 30/35 milioni scarsi di km/treno attuali e non abbiamo sentito nessuno stracciarsi le vesti per i servizi persi e per i contratti applicati dalle Imprese Ferroviarie. Addirittura in questi anni sono state costituite ben due imprese ferroviarie direttamente da Trenitalia: Serfer e TX logistic. Ambedue nate con missioni diverse ma ormai diventate delle vere e proprie Imprese Ferroviarie, utilizzano la prima il CCNL delle AF con molte flessibilità (e molti macchinisti pensionati di Trenitalia); l'altra il contratto del commercio.

Sempre per mettere in evidenza la scarsa attenzione che in seno al Gruppo FSI viene data al trasporto merci vorrei evidenziare che la stessa RFI sta costruendo, di fatto, una propria impresa ferroviaria per la condotta dei treni di misura come *Y1* e *Y2*, *Archimede* ecc. e dei

treni materiale che oggi venivano fatti fare come servizio di trazione da Trenitalia. Capisco che questo tema richieda un'analisi e una discussione più attente e magari in un'altra sede, ma queste considerazioni sono frutto di uno scoramento e di scarsa fiducia nelle relazioni industriali.

Nel frattempo in diverse forme i negoziati con le imprese del trasporto merci vanno avanti e tutte nello schema identificabile nel CCNL delle Attività Ferroviarie. È vero che per tutte le imprese la parte più delicata da negoziare sta soprattutto negli orari di lavoro, ma questo ancora una volta porta a dedurre che anche con il TPL sarebbe possibile fare il contratto unico e mette sempre più alla luce le posizioni strumentali di ASSTRA e ANAV, che sono solo a protezione di “cadreghe” anche molto onerose.

Avremo modo di affrontare durante il dibattito lo stato di avanzamento dei negoziati, ma è sempre più singolare il fatto che esista quella strana coincidenza di chi, pur avendo interessi opposti, non vuole il CCNL della Mobilità.

Comunque, ancora oggi è difficile far comprendere soprattutto a chi deve fare le regole – parlo chiaramente della Politica – che il CCNL delle AF non è il Contratto del Gruppo FSI o di Trenitalia, perché la disinformazione e l'oziosa semplificazione dei concetti è riuscita a far credere che sono la stessa cosa.

Ritengo che essere riusciti, dopo anni di trattative, a far capire questo semplice concetto ai diversi AD delle imprese ferroviarie sia uno dei motivi che stanno favorendo i percorsi negoziali nel trasporto merci.

La confusione regnante non solo non aiuta la nascita di un contratto unico del comparto, ma sta sempre più favorendo sia nell'opinione pubblica che negli ambienti della politica l'idea che serva una separazione totale fra RFI e Trenitalia. Un dato che prende concretezza in una relazione della Commissione Trasporti della Camera dove si legge che necessita non solo la separazione fra gestore dell'infrastruttura e impresa ferroviaria, ma addirittura anche fra la proprietà dell'infrastruttura nazionale e chi la gestisce. Abbiamo certamente contezza che al Governo o nel parlamento abbiamo diversi professori e noi non siamo neanche dei bravi studenti, però resta molto difficile comprendere come su queste linee strategiche si riesca a risparmiare migliorando il servizio offerto. Ma è davvero credibile che l'unico problema è il costo del lavoro?!

Se dovessimo raffrontare l'esperienza dei privati con quella fatta e che stiamo ancora facendo nel settore degli appalti, veramente ci viene la pelle d'oca. Penso che nessuno possa definire quell'esperienza positiva sotto l'aspetto del lavoro e forse neanche sotto l'aspetto economico, a meno che non si pensi che scaricare sugli ammortizzatori sociali parte del costo del lavoro dopo aver ottenuto dei carichi di lavoro enormi sugli orari sia la soluzione. Possiamo comprendere che il nuovo Ministro dei Trasporti abbia la necessità politica di "ricucire" con l'AD del Gruppo FSI, date le esperienze passate, ma ritenere che non debba farsi carico dei drammi occupazionali che provoca la scelta aziendale sul servizio notte mi sembra veramente troppo. Se poi le istituzioni se ne fanno carico ben vengano e certamente possono favorire soluzioni convincenti, ma non vorremmo che si permettessero alibi a chi ha preso finanziamenti dallo Stato per il servizio da svolgere e le carrozze revampizzate che oggi sono abbandonate negli scali in balia di chi cerca alloggi di fortuna, trasformando gli scali ferroviari in vere e proprie bidonville.

Seguendo sempre il filo sottile che lega tutte queste vertenze intorno alla necessità del CCNL della Mobilità e passando da una diseconomia ad un'altra - che poi sembrano da ascrivere sempre al costo del lavoro - nel TPL, dove le Associazioni Datoriali amano scegliersi gli interlocutori, vorremmo evidenziare il fatto che i costi che maturano rischiano di perdersi nella marea di circa 1200 aziende che molto fanno per tenere alto il conflitto sociale, al fine di costringere il Governo di turno ad aprire i cordoni della borsa, finanziando così più le strutture di apparato che il reale servizio svolto.

Nel frattempo chi invece lavora direttamente sugli autobus, nelle metropolitane e sui treni delle ex ferrovie concesse deve vedersi oggetto di continue aggressioni e restare al palo da ben due anni per il rinnovo contrattuale.

Come FAST-Confsal da tempo invochiamo una semplificazione del settore a poche aziende che seriamente e concretamente possano affrontare le gare che con sempre più insistenza stanno venendo avanti. Pur rimanendo favorevoli a soluzioni di assegnazioni *in house*, siamo coscienti che se continuiamo a tergiversare senza prepararci prima o poi arriverà come una mannaia la necessità imposta di mettere il servizio a gara; allora non ci sarà più tempo di discussioni politiche o filosofiche; come ci insegnano le ultime vicende, "lo Spread non sente scuse!"

## Verso il Congresso della FAST

La disamina dell'attuale scenario, sicuramente fatto con estrema sintesi, ci porta ineludibilmente a dover affrontare il problema della riorganizzazione della nostra Federazione FAST.

L'evolversi continuo degli scenari politici e la necessità di riorganizzazione del sistema delle relazioni sindacali doveva averci già fatto realizzare il progetto della Federazione che abbiamo avviato nel 1999 con non poche difficoltà, anche interne. Sicuramente non possiamo dire di essere in linea con la tabella di marcia che ci siamo imposti, ma ritengo che come FAST FerroVie la nostra parte l'abbiamo fatta, quindi rimane il problema di coinvolgere le altre organizzazioni sindacali che con noi costituiscono la FAST attuale. Non voglio con questo trovare colpevoli né tantomeno ricercare alibi; mi limito alla mera constatazione di un dato di fatto.

Oggi in un'assise della FAST FerroVie dobbiamo analizzare il perché, il quando e il come andare al Congresso della FAST – Confsal, dove ogni sindacato dovrà perdere un po' di autodeterminazione e stratificare chiaramente compiti e responsabilità fra la Confederazione, la Federazione e il sindacato stesso, come ormai pretende la comunità nella quale volenti o nolenti dobbiamo interagire. Quindi non dobbiamo scadere, come è accaduto in un'altra assise, nell'attacco agli altri perché le cose vanno in un modo anziché in un altro; ognuno per il ruolo, il compito e le responsabilità deve farsi carico e autocritica del proprio operato, perché solo in questo modo è possibile costruire insieme la casa del sindacalismo autonomo dei trasporti, la FAST - Confsal.

Una federazione che dovrà di fatto diventare ed essere riconosciuta da tutti noi come la "cassaforte" dei CCNL che firmeremo, e noi di FAST FerroVie abbiamo già concretizzato questa scelta firmando il CCL di NTV come FAST-Confsal.

Questo perché solo così, riconoscendoci in una sola sigla possiamo essere ben identificati in tutti i settori del trasporto e far valere la nostra rappresentatività.

Detto ciò e vista la mia doppia veste cercherò di limitare la mia analisi a quello che deve fare la FAST FerroVie, perché l'analisi complessiva di quello che fino a ora ha fatto la FAST spetta al proprio congresso che si celebrerà nel prossimo mese di febbraio, e noi dovremo

arrivarci consapevoli di cosa stiamo facendo. Dico questo perché è evidente che questo lunghissimo processo ha visto fasi di trasformazioni epocali; molti di noi, nonostante ne avessero sentito parlare per molto tempo, si sono resi conto di cosa era accaduto solo a trasformazione avvenuta. È evidente che ciò ha portato uno scollamento fra le attività di segreteria nazionale e quelle territoriali, dovuto anche a un sistema di relazioni industriali che sta cambiando in maniera vertiginosa e richiede sempre di più una sinergia forte fra centro e periferia. Sinergia che comporta l'impegno di grandi risorse economiche e di tempo personale che molto acutamente avevamo previsto, ma con grande lentezza riusciamo a mettere in atto.

Abbiamo dovuto riorganizzare prima il nostro sindacato, aprirlo a nuove categorie, prima ferroviarie poi degli appalti e infine del TPL. Queste diverse fasi hanno impegnato, come ben sapete, notevoli energie per far fronte alla discussione interna senza dover e poter rinunciare alla nostra attività sindacale quotidiana. Ogni anno, man mano che cresceva l'impegno della struttura Nazionale abbiamo chiesto maggiore impegno alle strutture Regionali e la costituzione delle Province; questo - è inutile negarlo, perché è evidente a tutti - ha permesso alle regioni che sono riuscite a stare al passo di crescere, mentre le altre sono andate in forte sofferenza. La riorganizzazione della federazione deve intendersi proprio come una maggiore assistenza a quelle regioni che non sono riuscite a fare ancora quel salto organizzativo necessario per poter svolgere serenamente la propria attività.

Dico questo perché non possiamo esentarci dal guardare fuori dalle nostre stanze e vedere che per continuare ad essere un sindacato autonomo che si evolve sui principi di quei sindacati di mestiere nati nel dopoguerra come il nostro amato SMA, dobbiamo fare in modo prima di tutto di Esserci! E per esserci serve prendere coscienza che il primo problema è diventato la rappresentatività.

## **Rappresentatività e rappresentanza**

È indubbio che la rappresentatività va a braccetto con la rappresentanza; il tema ci prende in pieno e non possiamo e non dobbiamo ignorarlo, anzi occorre approfondirlo e svilupparlo nella nostra discussione sia in questo direttivo che quando torneremo nelle nostre sedi.

Dopo gli accordi interconfederali del 1993, ai quali la Confsal non aveva preso parte, la nuova riforma del mondo del lavoro e i nuovi accordi sono stati condivisi anche dalla nostra confederazione, quindi una ragione in più per conoscerli e rispettarli, ma soprattutto per pretendere che vengano rispettati. L'ultimo in ordine di tempo è quello del 28 giugno 2011, che va inserito in un percorso partito con l'accordo interconfederale del 22 gennaio 2009, dove si individua un sistema di regole necessarie per certificare l'erga omnes sia sui contratti collettivi nazionali di lavoro che negli accordi aziendali, nel caso di dissenso fra le sigle sindacali presenti. In parole povere si definisce come misurare la rappresentatività e la maggioranza della rappresentanza sia in azienda che nel comparto contrattuale, stabilendo inoltre quali sono gli strumenti democratici da adottare per la presentazione delle piattaforme e per esprimere l'eventuale dissenso.

È evidente che queste regole dobbiamo conoscerle a menadito, visto che innanzitutto ci interessano perché i trasporti dovranno recepirle e nessuno può chiamarsi fuori.

Ritengo che i tre confederali già abbiano le idee molto chiare, in seno alla nostra confederazione ne stiamo parlando, ma le difficoltà del Privato impiego cominciano solo ora ad essere comprese, considerato che nel pubblico impiego regole molto simili già sono applicate da tempo. Il problema è che dovremmo cercare di trovare momenti di confronto con altre sigle sindacali autonome disponibili al dialogo, prima che anche a noi cada la mannaia di scelte fatte da altri.

Queste sono le urgenze principali che come federazione dobbiamo affrontare. Forse siamo in ritardo, anzi certamente, ma prima dobbiamo essere convinti che questo è lo scenario e poi fare le scelte. Quindi, visto che pur se in ritardo siamo ancora in tempo, ora dobbiamo per forza allungare il passo.

Primo passo: come si certifica la rappresentanza?

È basata sulla certificazione degli iscritti dall'INPS al CNEL, dalla certificazione delle RSU e in assenza delle RSA il mix fra i due dati deve rientrare nella percentuale minima stabilita.

Il secondo passo importante sta nella possibilità di derogare al contratto nazionale per determinate materie e per modalità definite.

Altro argomento da non sottovalutare resta la riforma del diritto di sciopero che è sempre più legato al tema della rappresentanza e della rappresentatività.

Proprio in merito allo sciopero, dobbiamo denunciare il comportamento della Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero che al primo intervento con il nuovo presidente, ci ha diffidato a fare lo sciopero del 16 dicembre pv. Decisione che unanimemente abbiamo contestato perseguendo la strada dello scontro che come sindacati dei trasporti non potevamo rinviare oltre dato lo stallo negoziale e le criticità aggravate dalla manovra cosiddetta “salva Italia”.

Dobbiamo condividere che questi argomenti per il sindacato sono di rilevanza fondamentale e deve necessariamente strutturarsi per essere parte attiva e competente. Lo dico perché per noi questo va letto come una prova d’esame. Sì, direi che ora dobbiamo renderci conto che queste nuove norme possiamo metaforicamente identificarle con il famoso “suono della campanella” che segna la fine della ricreazione.

Se per noi la situazione è difficile e ci impone una presa d’atto e un repentino cambio di passo, ritengo che anche i sindacati più grandi e tutelati in qualche azienda troveranno non pochi problemi a dimostrare la propria rappresentatività, al netto delle eventuali “flessibilità” che politicamente gli saranno concesse, se mai sarà possibile.

Situazione che stiamo vivendo in diretta nei vari tavoli di confronto nelle imprese ferroviarie, dove veniamo convocati in base alla reale rappresentatività interna all’azienda stessa e ci troviamo spesso al tavolo con organizzazioni diverse.

Siccome non vogliamo fare la figura di quei sindacati che si trovano per chissà quale strana coincidenza al tavolo negoziale dobbiamo dimostrare prima a noi stessi di essere in grado di fare tutto quello che si chiede ad un sindacato moderno.

Questo nuovo modello di relazioni sindacali 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 nobili tesi ma che nobili non sono affatto.

È altrettanto evidente che proprio per questi motivi acquistano valore determinate le RSA, fino a quando non dovremo confrontarci con le elezioni delle RSU, perché loro saranno il biglietto da visita della

FAST e per questo dovremo curare fin da questo direttivo la costituzione delle nuove RSU.

Oggi per diversi motivi tutti chiamano come esempio la vertenza della FIAT, ma non è il caso che ci addentriamo in un argomento che conosciamo solo per sentito dire o aver letto qualcosa in giro. Noi, come FAST FerroVie, saremo messi alla prova fra non molto, forse già dalla prossima settimana e dobbiamo dimostrare di che pasta siamo. Sia il Gruppo FSI che le più grandi aziende del TPL stanno minacciando la disdetta degli accordi in essere o addirittura già l'hanno fatto.

Ci troviamo ad affrontare quindi non più i problemi di turni di lavoro o di premi economici o ancora di gestire esuberanti con ammortizzatori sociali che vengono visti più come opportunità che come un danno per chi ne usufruisce.

Sì, mi riferisco ad esempio al Fondo Bilaterale di sostegno al reddito di FS.

D'ora in avanti gli esuberanti saranno dei veri e propri drammi da governare e spesso non dovranno gestirli le segreterie nazionali, ma direttamente voi.

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.

### **Le linee del novo statuto FAST-Confsal**

Dopo queste analisi ritengo che dobbiamo affrontare il tema di come deve essere modificato lo statuto della FAST con la consapevolezza che:

- 1) dobbiamo rapportarci con gli altri sindacati della FAST per dividerlo e farlo diventare la nostra casa comune;
- 2) dobbiamo essere consapevoli che poi nel congresso della FAST FerroVie che si svolgerà successivamente dovremmo essere conseguenti;
- 3) dobbiamo caricarci di ulteriore lavoro se non riusciamo a coinvolgere nel nostro progetto altre persone;
- 4) dobbiamo esprimere d'ora in poi la massima professionalità per dare concreta dimostrazione che quanto fatto nella FAST FerroVie è possibile replicarlo in tutto il settore dei trasporti.

Per queste ragioni vi chiedo di nominare in questo direttivo una commissione che lavori con noi alla bozza di statuto che abbiamo e stiamo già discutendo con gli altri sindacati della FAST, dopo averla presentata a ben due Direzioni operative.

## **Stato dell'arte dell'organizzazione**

Mi riservo di fare nei rispettivi congressi il resoconto di quanto fatto da tutti noi, in questi anni in cui ho avuto l'immeritato onore di rappresentarle, nella FAST FerroVie e nella FAST, con i pro e i contro.

Però un primo breve resoconto mi sento di farlo, per ricordare a oggi quali sono le ragioni per le quali dobbiamo sentire il dovere di trovare gli stimoli necessari per andare avanti con orgoglio.

Dal 2005 a oggi abbiamo consolidato il nostro patrimonio con una sede nazionale più grande e più operativa, confermato una struttura secondaria messa a disposizione di altri sindacati e organizzato una foresteria per chi ha necessità di stare a Roma, risparmiando sugli alberghi. L'appartamento storico di via del Castro Pretorio è stato affittato con ottimo profitto e dal 1 gennaio 2012 sarà attivo in via Montebello, di fronte alla stazione di Roma Termini, un centro servizi FAST dove svolgeremo attività di patronato, assistenza fiscale locale e punto di riferimento per i nostri centri CAAF sul territorio, assistenza legale e assistenza agli stranieri.

Tutte le strutture a oggi trovano l'equilibrio di entrate e uscite grazie all'affitto della nostra sede storica.

Inoltre, come molti di voi già sanno, la nostra Fondazione SMA finalmente è una realtà che nel 2011 ha avuto tutti i riconoscimenti e le certificazioni, mentre dal 2012 raggiungeremo la completa operatività con l'avvio dell'esercizio dei vari organismi.

Quindi possiamo dire che le azioni di consolidamento del Sindacato sono andate a buon fine e dovrebbero a breve iniziare a dare risposte sempre più concrete che si ripercuoteranno positivamente nell'attività di tutto il Sindacato.

La nostra attività organizzativa non ha ridotto la nostra attività sindacale, perché in questi anni con grande fatica siamo riusciti a mantenere la rappresentatività in seno al Gruppo FSI, forse addirittura migliorandola, perché gli esodi di ferrovieri in termini percentuali

sono stati superiori al nostro trend di perdita di iscritti; poi abbiamo accresciuto rappresentatività nelle imprese Ferroviarie nelle quali siamo presenti, quasi tutte quelle costituite a seguito dei processi di liberalizzazione. Siamo diventati una realtà importante negli appalti dei servizi ferroviari, come altresì stiamo in forte crescita nelle aziende del TPL, dove a oggi siamo presenti nelle regioni più grandi, con un exploit prima in Sicilia e poi nel Lazio, dove oggi vantiamo numeri di tutto rispetto, alla pari dei sindacati maggiori e da tempo consolidati.

Senza infingimenti dobbiamo prendere atto che comunque stiamo operando in un periodo in cui la crisi di proselitismo è molto forte e ritengo che si faccia sentire per tutte le sigle sindacali.

Siamo coscienti che la nostra attività non deve limitarsi a entrare nelle nuove aziende e fare tesseramento, perché il nostro primo problema deve essere quello di rappresentare con serietà e professionalità coloro che ci danno mandato di rappresentarli, perché in tempi come questi che stiamo attraversando è facile essere il nuovo, molto più difficile mantenere gli impegni.

Il nostro essere diversi deve partire proprio da questo: prendere pochi chiari impegni e poi mantenerli. Essere obiettivi e dire le cose come stanno e non quello che serve al momento per far passare la notte.

## **Conclusioni**

Passando alle conclusioni, 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.

Di proposito in questa relazione non sono entrato nel dettaglio delle varie vertenze che vanno dai temi caldi in RFI via via fino a quelli di Trenitalia, come ad esempio la vertenza di IVU, perché abbiamo deciso come Segreteria Nazionale di dare dei temi di discussione al Direttivo prima e al congresso poi, perché qualsiasi vertenza è la ricaduta finale di scelte fatte a livelli sempre più alti come le direttive UE, le leggi nazionali, gli accordi intersindacali fino ai contratti collettivi di lavoro e gli accordi aziendali.

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 durante il congresso non potrò ringraziarvi per la vostra disponibilità, quindi lo faccio ora, restando a disposizione per fare quello che il mio Sindacato mi chiederà.

Ritengo che il nostro sindacato stia attraversando un periodo determinate per la sua esistenza e ha bisogno del lavoro e dell'umiltà di tutti; con la disponibilità a fare ciò che serve invece di ciò che ci piace, riusciremo a dimostrare che insieme - e senza chi mette al primo posto il proprio egocentrismo - 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 gridiamo con orgoglio

W la FAST!!