

*“La storia degli
uomini liberi
non è mai scritta
dal destino, ma dalle scelte,
le loro scelte”*

(Dwight David Eisenhower)

FAST
FerroVie Sma

**Relazione del segretario Nazionale
Pietro Serbassi**

Rappresentanza

Crescita

Innovazione

DIRETTIVO NAZIONALE FAST FERROVIE

8 - 9 - 10 Aprile 2014

**Hotel San Gabriele - Via Guglielmo Marconi, 22
60025 Loreto (AN) - Tel. 071970160**



Saluto e ringrazio tutti per la vostra partecipazione alla vita attiva del nostro sindacato, ma fatti i saluti di rito e i sentiti e sinceri ringraziamenti a tutti voi, ritengo necessario entrare subito nell'analisi dell'anno trascorso e del grande lavoro che ognuno di noi ha svolto.

Auspico, in questi giorni, un dibattito aperto e schietto, elemento essenziale che ogni organizzazione, sia sindacale sia politica, deve avere al suo interno per crescere e credere nei valori per i quali ogni giorno si confronta.

La crisi economica, al netto degli ottimismo, sembra non passare mai e il tempo trascorso sta sempre più logorando l'assetto industriale dell'Italia; è inutile continuare a rimpallare le responsabilità all'Europa, all'arroganza Tedesca o alla Politica Italiana e quindi a noi stessi, oggi serve più che mai che ognuno faccia la sua parte e questo per noi è un valore aggiunto, perché la nostra parte l'abbiamo sempre fatta.

Il leitmotiv scelto per questi giorni di lavoro che partono con il Direttivo Nazionale del sindacato FAST FerroVie e si chiuderanno con quello dalla federazione FAST/Confasal è una frase famosa dell'ex presidente americano Dwight David Eisenhower:

**“La storia degli uomini liberi non è mai scritta dal destino
ma dalle scelte, le loro Scelte.”**

Questa frase ricalca pienamente la linea che ci ha permesso, come SMA prima e come FAST oggi, di tenere unito il nostro gruppo dirigente e ci sta permettendo di tenere la barra dritta nonostante stiamo attraversando il periodo più burrascoso e foriero delle più grandi trasformazioni che il mondo occidentale sta vivendo dal secondo dopoguerra.

In questi anni, ricordo soprattutto a me stesso che abbiamo fatto grandi riorganizzazioni interne per adeguarci in tempo e farci trovare pronti ad affrontare le scelte che il mondo del lavoro ci chiedeva.

Fra di noi possiamo anche ammetterlo, molte di esse sono state condivise più come necessarie o come il male minore che veramente sentite.

In fondo molti di noi, soprattutto quelli che vengono dal “Grande SMA” siamo nel nostro intimo convinti che il vero sindacato sia quello delle “arti e dei mestieri”.

Abbiamo però il grande merito, permettetemi di dirlo, di aver capito in tempo le trasformazioni che servivano per fare sindacato nella nostra epoca, tenendo però presenti quei principi storici di professionalità, meritocrazia e solidarietà.

Ogni giorno, con grande fatica stiamo concretizzando la nostra idea di Sindacato Autonomo che non può essere escluso dal dialogo sociale.

Principi che oggi sono sulla bocca di tutti, ma vorrei ricordare che chi additava il sindacato autonomo con il dispregiativo di “sindacato di mestiere”, criticava proprio quella parte della nostra politica rivendicativa, dove si metteva in evidenza la valorizzazione della professionalità e della meritocrazia.

Basta ripensare alle lotte che lo SMA ha fatto per il “salario professionale” o per le “competenze accessorie”, per valorizzare la produttività vera.

Oggi sembrano valori comuni nel mondo del lavoro, ma non dobbiamo dimenticare i contrasti e i boicottaggi politici che abbiamo subito e ancora oggi subiamo, ogni qual volta si approccia al negoziato per un nuovo contratto di lavoro, sostenendo appunto



la rivendicazione del salario professionale o indennità specifiche similari che servono a valorizzare il lavoro pregiato realmente reso.

Premessa che era doveroso fare perché dobbiamo pianificare il nostro futuro che probabilmente vedrà, da qui a pochi mesi, l'apertura dei tavoli di rinnovo contrattuale.

Nella nuova stagione negoziale, abbiamo l'obbligo di portare avanti i nostri valori storici contestualizzandoli al momento socio economico che ci richiede di "Innovare", "Crescere" e prenderci quella "Rappresentanza" necessaria per dimostrare che non solo la politica deve cambiare, ma anche il sindacato ha bisogno di una grande rivisitazione sia dei ruoli, sia dei compiti e di scrivere le regole per ridare al mondo del lavoro prospettive e garanzie nuove.

Ho l'impressione che molti di voi a questo punto staranno pensando "quanto vola alto questo!"

Forse è vero, ma bisogna guardare oltre se vogliamo affrontare gli argomenti base della nostra azione sindacale, dovremo dare risposta, anche nel dibattito di questi giorni, alle seguenti tematiche:

- il sistema degli appalti ferroviari;
- il sistema del Trasporto Pubblico Locale;
- il sistema del trasporto Ferroviario;
- il CCNL della Mobilità;
- i processi di liberalizzazione nel settore trasporto ferroviario e pubblico locale;
- le elezioni delle RSU, il nostro livello di rappresentanza e qual è il nostro obiettivo minimo;
- come affrontare il tema della riforma delle Pensioni e la mancata omogeneizzazione di alcuni settori, tra cui quello del personale addetto all'esercizio.

Ora corre l'obbligo di dare elementi di valutazione sullo stato dell'arte e proporre a voi il percorso e la linea che dovremmo darci nei prossimi mesi, consci che le nostre scelte probabilmente si scontreranno con forze esogene che realisticamente sappiamo di non poter governare.

Proprio per queste ragioni partirei da un'analisi del mondo degli appalti, il comparto che soffre più di altri la crisi, anche per l'evidente difficoltà di dare garanzie occupazionali e in cui si ricorre fin troppo spesso agli ammortizzatori sociali.

Vorrei ricordare oggi la vertenza dei treni notte che pian piano si è sfilacciata e dove a mio avviso si è anche consumata la rottura del fronte sindacale. I grandi slogan e la grande evidenza data hanno fatto in modo che solo pochi potessero avere una riadeguata occupazione mentre gli altri, la maggior parte, a fine del 2014 rischiano di ritrovarsi in una situazione di grave precarietà.

Questa deve essere per noi la cartina di tornasole delle difficoltà che il comparto vive giornalmente. Non credo che si debbano sollevare eccessivi allarmi, ma non possiamo neanche dare facili aspettative, ma le difficoltà esistono e dobbiamo avere il coraggio e la forza di stare al loro fianco e dire la verità.

Sinceramente mi sento di affermare fin da oggi che non saranno possibili le soluzioni che questi lavoratori aspiravano, ma che il sindacato non li lascerà cadere nel deserto della disoccupazione.



È indubbio che questo settore è il più esposto al calo di attività, dovuto anche alla reinternalizzazione attuata per sopperire alla costante e continua fase di decrescita dei servizi.

È anche risaputo che il mondo degli appalti è già da sé “complicato” e le difficoltà, a nostro avviso, nascono già dal sistema di gare a causa dell'applicazione del tipo di aggiudicazione che si basa prevalentemente sull'offerta economicamente più vantaggiosa.

È evidente che tale metodo “droga” il mercato non permettendo, nella stragrande maggioranza dei casi, la possibilità di aggiudicazione all'impresa che ha redatto il miglior progetto industriale.

L'entrata in vigore del CCNL della Mobilità – Area Attività Ferroviarie, la cui applicazione è stata favorevolmente accolta dai lavoratori del settore, ha permesso anche a questo settore di avere comuni regole contrattuali collettive per accompagnare i processi di cambio appalto, onde consentire alle aziende di operare in un sistema regolato e in grado di garantire servizi efficienti, sicuri e contemporaneamente di definire condizioni adeguate di tutela per il lavoro svolto e garantire a tutti i lavoratori impiegati nel territorio nazionale la certezza dei trattamenti comuni, normativi ed economici.

Fatte le regole è doveroso che alla presentazione della gara vengano fatte tutte le verifiche sulla situazione societaria dei soggetti che partecipano, per acquisire la certezza che abbiano risorse economiche sufficienti a garantire la stabilità dei lavoratori e assicurino l'applicazione del CCNL della Mobilità/AF, soprattutto nelle aziende sub affidatarie.

L'aspirazione delle parti al momento della stipula del noto articolo 16 Bis del CCNL della Mobilità/AF era quella di contrastare fenomeni di distorsione della concorrenza e favorire la progressiva estensione e applicazione di norme comuni nel settore degli appalti.

Detto ciò, non possiamo evitare di evidenziare che comunque FISE/Federtrasporto, nonostante il grande dibattito aperto e gli impegni presi, non ha ancora aderito al CCNL della Mobilità/AF e ormai che siamo alla fine del triennio contrattuale, dobbiamo analizzare e pianificare come affrontare questi temi nella fase di rinnovo contrattuale.

Queste sono solo alcune delle evidenti storture che le liberalizzazioni fatte su un mero confronto economico di risparmio e strillate da soggetti non disinteressati, hanno prodotto.

Proprio l'ormai prossima apertura della fase di rinnovo del CCNL della Mobilità, ci deve portare a fare delle considerazioni di merito e prima di confrontarci con le altre parti sociali ricercare internamente quali analisi e quale strada intraprendere.

Certamente non possiamo non ricordare che ad oggi con il CCNL scaduto, l'area degli autoferrotranvieri vanta il credito del rinnovo economico del loro contratto.

Di fatto l'erogazione dell'una tantum, molto discutibile, e il consolidamento di alcuni articoli con l'accordo del 26 aprile 2013, ha di fatto chiuso un tavolo già asfittico.

Il Trasporto Pubblico Locale costituisce oggi una chiara emergenza nazionale. Da anni si parla della necessità di una riorganizzazione industriale del settore e di favorire processi di aggregazione e di integrazione gomma-ferro.



Da più parti si chiede la creazione di aziende di dimensioni adeguate per affrontare le tanto “agognate” gare – certamente non da noi che, a costo di essere etichettati dispregiativamente come degli ottusi conservatori, preferiamo da sempre l’assegnazione “in house” - ; ad oggi non si riesce ancora neanche ad avere aziende a dimensione regionale, una grandezza aziendale che riteniamo sia almeno il cosiddetto “minimo sindacale” affinché il comparto dia il segnale di potersi autoriformare.

Evidentemente così non è, ed è altrettanto evidente la necessità ma anche l’obbligo della politica di prendere queste decisioni.

Riorganizzare il settore è un processo impegnativo e sicuramente il mondo del lavoro dovrà fare ancora una volta la sua parte, anche se nelle fasi di contrattazione e di richieste di cambiamento è evidente l’ostruzionismo al confronto di associazioni datoriali come ASSTRA, che hanno bloccato il sistema e tenuto sotto ricatto una politica debole.

Come FAST FerroVie siamo convinti che sia per i lavoratori sia per il servizio pubblico che serve a una grande nazione come l’Italia, l’unica possibilità è quella di ricostruire le condizioni quel CCNL della Mobilità che, per quanto riguarda proprio il TPL, è ormai scaduto da oltre sei anni.

Permettetemi di fare proprio a questo proposito alcune considerazioni in merito alla polemica sugli stipendi dei manager delle grandi aziende di Stato, cui l’Ing. Moretti ha inopportunamente prestato il fianco. In un’analisi schietta posso condividere chi, soprattutto in questo particolare momento, ha avuto una reazione di rigetto di fronte a una tale portata remunerativa, ma se guardiamo le politiche del trasporto pubblico locale e quello ferroviario negli ultimi anni, quelli appunto della crisi, i protagonisti principali sono indubbiamente stati l’Ing. Mauro Moretti e il Prof. Marcello Panettoni, rispettivamente amministratore delegato del Gruppo FSI e Presidente di ASSTRA, con linee politiche spesso divergenti che la politica ha sposato di volta in volta secondo le necessità – forse elettorali – del momento.

Visioni diverse che probabilmente stanno cominciando a notarsi anche nel mondo del TPL, dove il Gruppo FSI ha iniziato a muoversi con un suo progetto e dove le idee di Moretti cominciano a prendere corpo. Se mai sarà possibile un’autoriforma prima della catastrofe finale, visto che ormai la maggioranza delle aziende del tpl sono tecnicamente fallite se non vengono ripianate annualmente dall’ente locale proprietario, forse in questo confronto/scontro potremmo avere aspettative concrete e qualche positività.

Il trasporto ferroviario, invece, sconta ancora oggi gli effetti negativi della mancata regolazione dei processi di liberalizzazione accompagnati da una costante riduzione di risorse disponibili a garantire quei servizi universali, che non riescono a sostenersi autonomamente sul libero mercato.

Il mix della crisi del trasporto pubblico locale e l’introduzione spregiudicata della liberalizzazione del sistema del trasporto ferroviario ha fatto sì che si verificasse una costante diminuzione dell’offerta dei treni a lunga e media percorrenza, dividendo sempre più l’Italia con una parte che corre sulle linee Alta Velocità e una praticamente sempre più ferma, lontana dalle infrastrutture moderne e veloci.

Oggi non è difficile dimostrare che la concorrenza si è presentata solo sull’Alta Velocità e nel trasporto merci, che si sta concentrando sempre più solo sulle linee dei valichi alpini, dove gli investimenti si possono prevedere remunerativi.



Se poi, comunque, qualcosa non funziona, allora si chiedono gli sconti sulle tracce orarie che, sempre a causa di una politica debole, sono stati anche concessi.

Questo tema che mi sta particolarmente a cuore e vorrei che, almeno fra noi, fosse chiaro che proprio in merito al costo delle tracce orarie sull'alta velocità, il CIPE (acronimo di Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, un organismo statale creato con legge del 27 febbraio 1967 n° 48 e presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri) aveva stabilito il sistema di costo prima che nascessero i nuovi operatori e il maggiore costo doveva servire a favorire gli investimenti nelle parti dove l'infrastruttura ferroviaria è più debole.

Proprio questo principio è stato stravolto quando nello stesso periodo si è imposto lo sconto sulle tracce delle linee Alta Velocità e la riduzione dei trasferimenti per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Proprio sulla scorta di questi ragionamenti, lascia molto da pensare chi, certamente non disinteressato al tema, continua a chiedere la separazione del gestore dell'infrastruttura dalle società che svolgono attività di trasporto.

La discussione è ancora aperta e auspichiamo che il buonsenso e soprattutto il "senso dello Stato" prevalgano, e non sarà permesso a nessuno di assestare un tale colpo alla possibilità che l'Italia possa usufruire di un trasporto ferroviario al servizio di tutti i cittadini che favorisca la sana economia di mercato e permetta un equilibrio modale verso il trasporto con minor impatto ambientale.

Anche rischiando l'accusa di essere una "cassandra", sono convinto che se si continuerà ad invocare la separazione e la disgregazione del Gruppo FSI, resteranno solo i servizi *a mercato*, con il conseguente costo alla comunità per la distruzione di un'ennesima impresa italiana che viene sacrificata sull'altare del falso liberismo e di un'ideologica concorrenza, che salvaguarda solo gli interessi di pochi.

Sia chiaro che la nostra analisi ha le sue radici nello stato attuale delle cose dove, al netto del trasporto Alta Velocità, vediamo già nella prima presentazione generale del Piano d'Impresa 2014/2017 del Gruppo FSI che Trenitalia, "costretta dal mercato", si sta sempre più contraendo verso i soli servizi produttivi e non solo riguardo al trasporto universale a lunga e media percorrenza, ma anche riguardo al trasporto merci.

Proprio nel merito del trasporto merci riteniamo che sta addirittura tendendo di liberarsene visto che, come dicevo poc'anzi, gli unici servizi remunerativi sono quelli che vanno verso i valichi.

Dietro le programmazioni economiche e le grandi strategie che l'Ing. Moretti ha presentato a istituzioni, stampa e sindacato è abbastanza chiara la volontà di togliere da Trenitalia gli ultimi "residui" di diseconomie, "liberandola" del trasporto merci e progettando una diversa società del Gruppo FSI a respiro comunitario e prettamente mirata al mercato.

Del resto, noi che tutti i giorni ci confrontiamo con le Imprese Ferroviarie del trasporto merci possiamo dire senza timore di smentita che sono quasi tutte in sofferenza e che la responsabilità non è certamente del CCNL della Mobilità Area/AF, visto che probabilmente anche chi non ha applicato questo contratto vive le stesse difficoltà.

È evidente anche in questo caso che solo una forte presa di posizione politica che percepisca realmente le esigenze di mobilità ecocompatibile del Paese e di sviluppo occupazionale, potrà dare forza all'azione del Sindacato che, come noi, si riconosce



e chiede uno sviluppo del trasporto per i cittadini e i lavoratori Italiani e non a favore di pochi.

In queste occasioni è bene ricordare e non dimenticare com'è andata la storia di Alitalia e i risultati negativi ottenuti da quei "Capitani Coraggiosi" supportati da scelte politiche ondivaghe, poco chiare e indubbiamente costose.

La crisi sicuramente ha fatto molti danni, ma per quanto ci riguarda non possiamo fare a meno di evidenziare che noi rifiutiamo il concetto che ormai in tutte le aziende con le quali ci rapportiamo la dirigenza maschera sempre più spesso i propri limiti dietro l'arroganza e sempre con più chiarezza lascia passare il messaggio: "Lavori, quindi accontentati! Se poi il tuo lavoro è a tempo indeterminato sei pure privilegiato, quindi zitto a fai quel che ti si chiede! Altrimenti? Perdita del rapporto di fiducia!".

La mia forse è una semplificazione eccessiva, ma sono certo che molti di voi la condividono, e la cosa più grave è che mentre fino a qualche anno fa questi ragionamenti avvenivano più o meno nelle piccole Imprese oggi avvengono anche in Trenitalia, dove non più tardi della scorsa settimana abbiamo dovuto discutere per tutelare un nostro dirigente sindacale perché ha preso assenze giustificate per seguire i nostri corsi di formazione.

Mi limito, come già detto, a dare uno spaccato di massima per favorire una discussione durante i lavori dove i responsabili di ogni settore entreranno più dettagliatamente nei vari temi e uno di questi non potrà che essere legato all'accordo firmato con NTV sui contratti di solidarietà, che probabilmente mettono alla luce errori progettuali e di programmazione economica nonostante il progetto industriale abbia raccolto apprezzamento dal mercato.

La necessità di uno *stop and go* e una discontinuità gestionale la dicono lunga, soprattutto a chi come noi conosce in prima persona le vicende delle Imprese ferroviarie nate grazie all'apertura dei processi di liberalizzazione del mercato, prima merci e poi anche viaggiatori.

È nostra convinzione che la grande assenza della regolazione e della programmazione che la politica non ha fatto è il primo tema da affrontare.

Il cambio di gestione programmato alla guida dell'ANFS non penso sia in condizione di dare risposte, anche perché l'Ing. Chiovelli ha ottemperato egregiamente al suo ruolo nell'ambito dei poteri conferitigli; vadano a lui i nostri ringraziamenti e auguri per il futuro, come mandiamo gli auguri di buon lavoro all'Ing. Gargiullo per il nuovo e prestigioso incarico.

Riteniamo invece che le aspettative che vengono riposte sull'Autorità di Regolazione dei Trasporti siano eccessive, perché la politica non potrà mai pensare di delegare ad altri o alle autorità le proprie prerogative di fare scelte di programma e indirizzo.

In queste scelte indubbiamente ricadono quelle delle risorse pubbliche che vengono destinate al servizio universale e che devono garantire il diritto alla mobilità; risorse che non possono essere ulteriormente soggette a tagli, come invece sembra nei programmi del nuovo Governo.

Ogni volta che sono state ridotte le risorse si è verificato un conseguente effetto di recessione, poiché l'aumento del costo dei trasporti è direttamente collegato alla sottrazione di quote di retribuzione delle famiglie.

L'apertura alla concorrenza, come già detto, ha favorito solo quelle aree dove il capitale investito ha ragionevoli aspettative di ritorni positivi, costringendo le aziende



a ricercare con sempre maggiore accanimento la riduzione dei costi, producendo pesantissimi riflessi sul lavoro e rendendo il servizio non economicamente sostenibile sempre più marginale.

I tagli alle risorse operati dai governi che si sono succeduti hanno fatto il resto per far piombare il settore nella crisi che sta vivendo e solo un cambiamento di tendenza può creare nuove prospettive.

L'elemento che non ci stancheremo mai di denunciare è che solo da noi in Italia si sono aperti i processi di liberalizzazione in anticipo e nessun'altra nazione Europea ha fatto altrettanto.

Anzi, tutti gli altri Paesi hanno difeso le aziende nazionali e il proprio sistema industriale dei trasporti.

Tutte le nostre aziende nazionali sono state invece viste come "una diligenza da assaltare", come se fossero ostacoli alla libera concorrenza.

Se la nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti ha una ragion d'essere, riteniamo che nel caso del trasporto ferroviario e pubblico locale sia proprio quella di "liberare" Governo e Regioni dalla responsabilità di regolazione del settore.

La cosa che più colpisce la nostra attenzione è che le politiche dei trasporti purtroppo sembrano non rientrare fra le prime sette priorità industriali del Governo Renzi e questo sicuramente non ci piace.

Il 10 gennaio 2014 è stato firmato un importante accordo interconfederale fra CGIL-CISL-UIL e Confindustria e il 15 gennaio 2014 anche la Confsal ha firmato il medesimo accordo.

Sicuramente non possiamo ritenerci soddisfatti ma riteniamo che la Confsal non poteva neanche restare ancora una volta fuori, come nel 1993, visto che per dirla con l'ultimo *hashtag* del giornalista Antonio Polito #Landinistaisereno "il Governo annuncia che non farà alcuna legge sulla rappresentanza sindacale".

Quindi, in assenza di una legge che certifichi la rappresentanza, la nostra confederazione non può e non deve delegare alle altre la possibilità di porsi a certificatore di rappresentanza, come del resto si potrebbe leggere nell'accordo in cui i sottoscrittori si riservano questo diritto.

Comunque noi riteniamo che oggi esistano le condizioni reali affinché sia possibile una legge-quadro, potendo recepire i contenuti degli accordi sottoscritti appunto tra Confindustria e le maggiori Confederazioni Italiane, inclusa la Confsal.

Mentre, invece, si annuncia la soppressione del CNLE, togliendo al Sindacato anche l'unico baluardo che ancora riesce a certificare la rappresentanza Sindacale.

Questa soppressione, a nostro avviso, non porterebbe i grandi risparmi annunciati e verrebbe meno l'unico luogo di confronto fra le parti sociali costituzionalmente previsto in tutti i Paesi occidentali.

In merito alla nostra rappresentanza, sicuramente come FAST FerroVie stiamo facendo la nostra parte. Nonostante le risorse limitate e le innumerevoli difficoltà quest'anno possiamo vantare il cambio di tendenza positivo del nostro sindacato se nel Gruppo FSI, nonostante gli esodi e gli accessi nel fondo bilaterale di sostegno al reddito, i ferrovieri iscritti sono cresciuti del 10% medio fra il mese di dicembre 2013 e febbraio 2014, mentre nel mondo degli appalti stiamo registrando una crescita più o



meno sullo stesso trend e nel settore del Trasporto Pubblico Locale abbiamo praticamente raddoppiato gli iscritti.

Molti detrattori, davanti a queste affermazioni diranno che, visti i limitati numeri, le variazioni sembrano enormi; potrebbe essere anche questa una lettura, ma ci tengo a far notare che il numero di associati che oggi contiamo nel Gruppo FSI è lo stesso che avevamo quando questo contava quasi 100.000 dipendenti, mentre attualmente ne conta circa 60.000. Stesso ragionamento nel mondo degli appalti ferroviari, dove il tetto raggiunto è per noi un record, pur con il numero dei dipendenti in continua recessione.

Ragionamento a parte va fatto nel comparto del TPL, dove possiamo vantare la nostra capacità di attrazione una volta vinti gli ostracismi contro cui dobbiamo combattere in ogni azienda. Vorrei ricordare inoltre che qualche volta anche al nostro interno abbiamo delle difficoltà perché, pur condividendo gli stessi obiettivi, troppo spesso non riusciamo a confrontarci adeguatamente.

Dopo la nota positiva, senza farci troppe illusioni ritorniamo ai problemi quotidiani e mentre nel TPL dobbiamo lavorare “conquistando” le relazioni industriali azienda per azienda, nel Gruppo FSI abbiamo la necessità di continuare sulla strada intrapresa e tenerci pronti al rinnovo delle RSU perché, finita ormai la stagione dei congressi, delle riorganizzazioni industriali e speriamo che non ci siano elezioni politiche nel breve periodo, possiamo prevedere le nuove RSU nel prossimo autunno o al massimo nella primavera 2015.

Quella sarà la nostra cartina di tornasole della rappresentanza, anche se senza una legge il vero elemento di inclusione alle relazioni industriali è la presentazione di piattaforme contrattuali e la certificazione di negoziati con le aziende.

Come sindacato, comunque, ci stiamo muovendo su vari fronti per affermare il nostro diritto di cittadinanza nel mondo delle relazioni industriali delle imprese del trasporto e per queste ragioni abbiamo aperto una fase di dialogo con altre organizzazioni autonome che sono interessate a costruire con noi un sindacato autonomo della Mobilità che faccia riferimento alla FAST/Confasal.

Chiaramente, al netto delle buone intenzioni, stiamo cercando le soluzioni possibili per fare in modo che nessuno annulli la propria storia e la propria esperienza a discapito degli altri, anzi è volontà comune di costruire un percorso serio e coerente che coinvolga anche gli associati, per costruire il nuovo Sindacato Autonomo della Mobilità.

Proprio per queste ragioni e per dare già noi una dimostrazione concreta, in questo direttivo potremmo discutere e deliberare che in attesa del congresso che si celebrerà nel 2016 possiamo iniziare a chiamarci **FAST Mobilità** già sui loghi e sulle bandiere, al fine di dare all'esterno un segnale concreto della nostra convinzione nel costruire l'area contrattuale della Mobilità!

Riforma Previdenziale

E' una problematica scottante alla quale bisogna quanto prima dare una soluzione strutturale e professionale, precisando con estrema chiarezza che su di essa si è fatta tanta confusione.

Cominciamo con l'affermare che con l'ultimo paragrafo del comma 18 dell'articolo 24 della legge 214/2011 **si è escluso volutamente** il Personale del Fondo Speciale F.S. dal processo di armonizzazione con le nuove regole pensionistiche, garantite invece al personale del disciolto Fondo Speciale degli Autoferrotranvieri aventi la qualifica di "Personale Viaggiante", agli iscritti al Fondo Volo e a diverse categorie del Personale Marittimo.

Con la Riforma Fornero, infatti, per gli iscritti al Fondo pensione delle Ferrovie dello Stato si è scelto di applicare scientemente e incoscientemente i nuovi punitivi limiti pensionistici già a partire da gennaio 2012.

Non si è trattato quindi di un semplice **"refuso da comma ad articolo"** per come, con una facilità perlomeno sospetta, in tanti affermano; l'esclusione dal processo d'armonizzazione è il frutto di una precisa e colpevole volontà politica di colpire lavoratori che, per la gravosità e per le difficoltà insite nei loro processi lavorativi, meritavano e meritano una maggiore attenzione e tutele previdenziali diverse da quanto la legge 114/2011 ha invece deciso.

Escludendoli dai processi di armonizzazione si è invece portata avanti la scellerata scelta già attuata con il "decreto Maroni" del 2004, con il quale si erano esclusi retroattivamente dal Fondo Speciale F.S., inserendoli nell'Ago, il P.d.M., il P.V. e il Personale Marittimo assunto dalle Società dopo il 1° gennaio 2000 e gli Operatori della Circolazione/Formatori Treno assunti dopo il 1° Giugno 2000, facendo venir quindi meno per loro il diritto alla pensione di vecchiaia al raggiungimento del 58 anno di età.

Si era creata quindi la "distanza" per la quale, per esempio, due lavoratori che conducevano/scortavano treni con la stessa cadenza maturavano il diritto a pensione ad età sensibilmente diverse: 58 anni il primo (assunto prima dell'anno 2000) 65 anni il secondo, perché colpevole di essere stato assunto dopo l'anno 2000.

Un obbrobrio sul piano giuridico che la FAST Confsal, in splendida solitudine, ha cercato di correggere facendo approntare e presentare dai propri avvocati presso le Magistrature di merito motivati ricorsi legali per molti nostri iscritti, che allo stato non hanno dato soluzioni concrete per le lentezze ben note che caratterizzano il sistema giudiziario.

Questo problema previdenziale, definibile perlomeno assurdo, presente nei Ferrovieri, si era nel frattempo ingigantito per la presenza delle nuove Società di Trasporto che si sono affacciate negli anni nel mercato italiano: NTV, R.T.C., SERFER ecc. i cui dipendenti, addetti alla condotta/scorta treno maturavano il diritto previdenziale anch'essi a 65 anni (maggiorati dalla famosa finestra di un anno).

La legge Fornero ha poi fatto ignominiosa pulizia anche delle aspettative previdenziali di questi nostri colleghi e di coloro che invece, tra l'altro sempre in numero più ridotto per pensionamenti e inserimenti nel Fondo Speciale, godevano delle giuste tutele previdenziali.

Eviterò di rifarvi la storia delle azioni, spesso in ordine sparso, messe in atto dal nostro e dagli altri sindacati per ovviare alla improvvida e indecente riforma pensionistica attuata con la "Manovra di Natale" 2011; mi limiterò però a ricordare a voi e a me stesso:

- l'avviso comune trasmesso da F.S. e da tutte le O.S. inviato al Governo per richiedere modifiche trasversali al Personale dei treni di tutte le Società;



- il convegno di Milano sulla previdenza del Personale Ferroviario, tenuto dalla FAST CONFSAI presso il Pirellone, alla presenza di parlamentari di tre partiti e di un dottore di medicina del lavoro al quale hanno fatto seguito interrogazioni parlamentari molto motivate e supportate dalle documentazioni mediche presentate nel nostro convegno, che sono state disattese;
- incontri e contatti continui con i Parlamentari delle Commissioni Lavoro, molti dei quali, vogliamo puntualizzarlo, sono gli stessi che hanno votato la legge Fornero, resisi sempre disponibili a modifiche previdenziali mirate sul Personale dei Treni; predisposizione, lo sapete tutti, che è sempre cozzata con le analisi impietose e strumentali, a nostro giudizio, della Ragioneria dello Stato circa l'assenza di Fondi per finanziare le modifiche legislative.

Adesso cosa fare? La FAST ritiene che occorra una risposta politica importante per uscire dalla logica, ricorrente nei mesi scorsi, della presentazione di disegni di legge che sono stati spesso solo funzionali alla visibilità dei Parlamentari di turno, magari anch'essi compresi tra i sostenitori della legge Fornero.

Riteniamo che la risposta non possa che essere una sola: una proposta di legge popolare per modificare le regole pensionistiche applicate a tutto il Personale Mobile dei Treni, che corregga anche le distorsioni presenti nel sistema previdenziale degli Autoferrotranvieri.

Pensiamo che questo obiettivo, se saremo capaci di farlo nostro, possa scuotere e illuminare le menti offuscate dei nostri Parlamentari e Organi Governativi e farli legiferare per garantire così le tutele previdenziali necessarie per prevedere chi è inserito in processi lavorativi faticosi e logoranti.

La proposta che vi verrà illustrata nel corso dei lavori, come sapete, è stata già approvata dalla Direzione Operativa, ma riteniamo che debba avere l'*input* del Direttivo Nazionale per dare una valenza più rilevante al nostro progetto.

Sappiamo che si tratta di un progetto ambizioso e difficile da realizzare, ma siamo anche convinti che si tratta di una battaglia nobile e giusta che merita di essere combattuta e portata a fondo. Lo dobbiamo ai nostri iscritti e ai lavoratori tutti che credono in noi.

In conclusione, abbiamo fondate motivazioni e forti ragioni per raccogliere l'*hashtag* del Governo Renzi, #lasvoltabuona, per un'Italia che la smetta con gli annunci a passi ai fatti.

I fatti che noi chiediamo sono chiaramente riferiti al mondo dei trasporti e nello specifico della Mobilità, che non deve essere più visto come un costo, ma come un investimento alla stessa stregua della Sanità e dell'Istruzione.

Necessita una chiara indicazione politica che indichi la strada che dobbiamo fare; noi, dal canto nostro, chiediamo regole chiare e omogenee sia nell'utilizzo delle infrastrutture che sul lavoro e non ci rassegheremo a un ruolo da comprimari perché riteniamo che le nostre caratteristiche, capacità ed esperienze si pongano senz'altro alla pari di tutte le altre parti sociali.

La nostra disponibilità ad assumerci responsabilità nel condividere le regole sul lavoro, deve incontrare la coerenza delle imprese nel rispetto delle norme e la disponibilità del Governo nell'omogenizzare la detassazione delle indennità che valorizzano il lavoro come l'Indennità di Condotta, Scorta, Assistenza, Guida, Controllo al Volo ecc ... sulla scorta di quanto già è stato fatto nel trasporto aereo,



per favorire l'applicazione del cosiddetto "cuneo fiscale" necessario per ridare slancio alla ripresa industriale e al rilancio di un vero negoziato aziendale.

Queste nostre scelte e aspirazioni chiaramente ci chiedono una costante preparazione e per questo abbiamo iniziato i percorsi formativi interni, oltre che un rinnovato confronto interno, perché le relazioni industriali saranno sempre più decentrate e richiederanno un sempre maggiore impegno delle strutture periferiche, ponendo le Segreterie Nazionali come soggetti negoziali di accordi quadro per poi porsi a coordinamento e indirizzo delle strutture decentrate che dovranno operare dal livello regionale fino a quello aziendale.

Gli sviluppi della nostra azione politico-sindacale sono onere del dibattito e delle valutazioni che faremo in questo Direttivo Nazionale, che saprà dare le necessarie indicazioni che saranno la nostra guida per i prossimi mesi.

W la FAST FerroVie