

Direttivo Nazionale FAST Mobilità

Rimini, 15.16.17 maggio 2017

Relazione del Segretario Nazionale

La crisi delle tradizionali forme della rappresentanza cui assistiamo negli ultimi anni, non ha risparmiato il sindacato come istituzione.

La società in generale, ma soprattutto la politica e i partiti, lo considerano sempre meno interlocutore principale con cui discutere del futuro, programmarlo, valutare la ricaduta sul lavoro e sui lavoratori del mutamento dei tempi.

La fine della stagione della concertazione, iniziata da Ciampi ed Amato negli anni 90, e la difficoltà che il sindacato, soprattutto quello confederale, ha nel ricostruire un suo nuovo ruolo sociale e rivendicativo ha sicuramente contribuito a ledere l'immagine e la fiducia del lavoratore e del cittadino.

Nell'immaginario collettivo, quindi, sempre di più il sindacato viene percepito come un'entità vecchia, storicamente superata, spesso ancorata a logiche di contrapposizione che vive il mondo del lavoro con gli schematismi degli anni 70 del secolo scorso; poco attenta, quindi, ai cambiamenti della società e arroccata su rendite di posizione poco giustificabili con la crisi economica e sociale in atto.

Il mondo del lavoro e della dialettica tra le parti sociali è, invece, radicalmente cambiato. Abbiamo assistito alla fine delle grandi aziende di Stato, all'avvento di nuove lavorazioni – quindi di nuovi lavoratori – e all'ingresso di logiche di concorrenza. Tutto ciò ha comportato anche la radicale mutazione delle stesse Associazioni Datoriali in un contesto in cui, fino a un certo punto, bastava parlare con Confindustria per parlare con tutti. L'ingresso in Italia delle grandi aziende europee, anche a capitale pubblico, ha dimostrato che esse spesso non cercano il dialogo con le associazioni datoriali storiche e, se lo cercano, non hanno certo quella sudditanza psicologica delle imprese degli anni 70. Tutto questo indebolisce sicuramente il sindacato, costretto a inseguire le imprese su un terreno, quello del contratto di secondo livello o aziendale, dove un mutato approccio delle imprese sulle relazioni industriali in un quadro di riferimento spesso carente e sicuramente poco attenzionato dalla politica, relegano il sindacato in una posizione subalterna.

Tutto questo in un contesto Europeo dove le logiche della concorrenza, del libero mercato e dei limiti comunitari sugli interventi di Stato per le grandi crisi aziendali limitano fortemente l'azione concertativa in ambito nazionale, sminuendo e svilendo la contrattazione nazionale.

Le ultime cocenti sconfitte sindacali quali Almagora e il recente referendum di Alitalia rappresentano la cartina di tornasole delle difficoltà che il sindacato ha rispetto alla volontà della base associata.

La crisi della politica o, meglio, della rappresentanza politica ha posto in subordine la necessità di adeguare alle nuove esigenze il modello politico organizzativo che deve sottendere a una nuova stagione di relazioni industriali.

La politica è troppo impegnata a cercare se stessa, a reinventarsi un ruolo in un'epoca di disaffezione e di sempre più radicati sentimenti di antipolitica che scuotono la società civile per preoccuparsi di ridisegnare i contorni giuridici di un nuovo modello sindacale alternativo alla concertazione.

Il legislatore, la politica, lo Stato negli anni 70, quando le tensioni sociali si facevano sentire in maniera drammatica nel mondo del lavoro, nelle fabbriche e il terrorismo coinvolgeva l'intera società civile è intervenuto forzatamente a disciplinare la materia delle relazioni industriali e della rappresentanza, anche contro la volontà dello stesso sindacato; basta pensare alla legge 300/70, lo statuto dei lavoratori, fortissimamente osteggiata dalla Cgil che la considerava un'indebita ingerenza alle prerogative pattizie fra sindacato e associazioni datoriali. Oppure la legge 902/1977 che attribuiva alle confederazioni sindacali e alle associazioni sindacali e dei datori di lavoro l'immenso patrimonio immobiliare delle organizzazioni fasciste dei lavoratori e dei datori di lavoro. Certo oggi questo lascito fa probabilmente indignare ma allora rappresentò una forma di tutela e di garanzia economica tesa a garantire la libera scelta del sindacato nelle sue azioni rivendicative, allontanandosi dalle sirene della lotta estrema.

Certo l'acquisizione di questo ingente patrimonio ha determinato, nel tempo, una visione e una prospettiva mercantile del sindacato i cui effetti negativi sono visibili ancora oggi. Lo sdegnoso rifiuto dell'allora Sindacato Macchinisti Autonomo ad acquisire dallo stato immobili oggi fa sorridere e forse generare anche un po' di rimpianto. Ma oggi siamo quelli che siamo perché i nostri principi partono da allora.

È oggi possibile che non vi sia un modello da traguardare per rispondere e innovare il sistema delle relazioni industriali e costruire un nuovo statuto dei lavoratori che risponda meglio a un mondo del lavoro profondamente cambiato.

Noi non siamo innamorati della concertazione; spesso uccide la pluralità del dialogo sociale ma riteniamo che confronto e conoscenza a tutti i livelli aiutino a capire a decidere.

Non è vero, poi, che questo processo disgregativo è comune a tutti i Paesi europei anzi in Francia, Spagna e soprattutto Germania si sono trovati modelli sociali e regole sulla rappresentanza che garantiscono il giusto contrappeso al neoliberalismo ormai imperante in Europa. In Germania, ad esempio, l'inserimento dei rappresentanti dei lavoratori nei consigli di amministrazione associato

alla qualificazione dei soggetti sindacali detentori del diritto di sciopero ha limitato fortemente il conflitto sociale, garantendo al Sindacato comunque una buona tenuta sociale e associativa.

Detto ciò, possiamo portare le considerazioni sopra indicate anche nel nostro ambito industriale e sindacale: la mobilità; anzi, possiamo dire che le problematiche esposte trovano nel nostro settore la propria massima espressione in quanto il trasporto è stato uno dei settori industriali dove la liberalizzazione, la destrutturazione delle imprese pubbliche e la libera concorrenza hanno generato l'humus in cui far emergere le contraddizioni e i limiti che questo sistema ha imposto alla tenuta del modello sindacale contrattuale in voga fino ad ora.

In un mercato libero, concorrenziale, con poche regole sociali e contrattuali; in un contesto socioeconomico che vede il trasporto pubblico in perenne crisi con le grandi e piccole municipalizzate soffocate da debiti e le poche aziende pubbliche virtuose che faticano a traguardare un aspetto industriale più ampio del proprio bacino storico, con i grossi gruppi industriali europei e mondiali del trasporto che vedono il nostro Paese come una grande opportunità di crescita anche e soprattutto sfruttando le discrepanze del sistema relazionale e normativo che il nostro mondo del lavoro porta con sé; in tutto questo il sindacato fatica a trovare la strada rivendicativa idonea a rispondere alle crescenti e giuste rivendicazioni della base associata e non solo.

Certo, una volta analizzati i problemi e compreso lo scenario economico e sociale dobbiamo trovare in noi stessi, all'interno del nostro Sindacato, la forza, le capacità e lo slancio politico organizzativo per invertire la tendenza e riaffermare il nostro ruolo sociale.

Riprendiamoci i nostri spazi, i nostri ambienti, torniamo a far sentire forte la nostra presenza nei luoghi di lavoro, articoliamo la nostra presenza sindacale non solo in un ambito prettamente contrattuale ma sviluppiamola in una proposta sociale più ampia che ci porti a intraprendere iniziative che riguardano la tutela della persona e del suo benessere lavorativo e non solo.

Nell'era del villaggio globale, dei social network e dell'informazione fruibile a tutti i livelli, riscopriamo il potere della parola, la ricchezza del confronto, la forza della presenza.

Traguardiamo strade rivendicative che abbracciano ambiti non solo nazionali ma che, insieme ai nostri colleghi europei, portino nei luoghi di confronto continentali quelle tematiche universali del lavoro a cui troppo spesso la Comunità Europea antepone la ricerca di un liberismo di maniera.

Tutto questo attraverso un'organizzazione interna che pone nella formazione l'elemento cardine su cui costruire un nuovo modello sindacale; definiamo insieme una cabina di regia, un'articolazione a rete che consenta il coinvolgimento della nostra base associata in maniera rapida e propositiva.

Fare squadra con la Federazione per interloquire con le istituzioni e la politica promuovendo e proponendo le nostre idee i nostri progetti: usciamo da questo isolazionismo sicuramente subito ma, a volte, anche ostentato.

Il mondo del sindacalismo autonomo vive una stagione difficile. Da un lato è schiacciato dalla crisi generalizzata che colpisce il sindacato come istituzione; dall'altro, assistiamo alla frammentazione del sindacalismo autonomo, accomunato da un'innata ritrosia a tragguardare comuni obiettivi e dall'inevitabile diffidenza a mettersi in discussione al fine di creare soggetti nuovi con dimensioni e contenuti politici aggregativi tali da proporre al mondo del lavoro un'offerta politico sindacale che, partendo dal valore sempre attuale della cultura autonoma, innovi la proposta sindacale con forme associative più ampie ed eterogenee.

L'obiettivo è quello di farci parte attiva, insieme alla Federazione, nella ricerca di dialogo con i settori del sindacalismo autonomo che si occupano di mobilità.

La nostra attività sindacale, riferita a quest'ultimo anno, si è caratterizzata soprattutto con la firma del CCNL delle Attività Ferroviarie e del contratto aziendale del gruppo FSI.

Contratto, questo, dalla vita breve, visto che scade il 31 dicembre di quest'anno; inevitabilmente, subito dopo l'estate dovremo riaprire il confronto con le associazioni datoriali per tragguardare l'obiettivo del contratto unico della mobilità, visto che anche il contratto degli autoferrotranvieri scade in contemporanea.

Anche se breve, il rinnovo contrattuale era dovuto e ci ha impegnato in un serrato e difficile confronto; era dovuto per evitare che vi fosse solo una mera richiesta di adeguamento normativo alla costituenda società Mercitalia, decontestualizzato da un rinnovo organico del contratto; era dovuto per dare un valore economico al lavoro dei dipendenti FSI che hanno permesso al Gruppo di raggiungere lusinghieri risultati di bilancio ed era dovuto per innovare e adeguare la parte contrattuale relativa ai diritti alla persona e al welfare aziendale, senza dimenticare le tutele verso i lavoratori del mondo degli appalti, schiacciati da una precarizzazione di fatto rispetto alle recenti novazioni legislative in materia di lavoro.

Come dicevamo, si tragguarda l'obiettivo di addivenire alla sottoscrizione di un contratto unico della mobilità, dando finalmente un seguito agli impegni programmatici presi nel 2009 con la sottoscrizione dei quattro punti del contratto della mobilità.

Certo che dal 2009 ad oggi è cambiato il mondo, la fragilità delle aziende che operano nel mondo del TPL, le crescenti difficoltà economiche e strutturali che lo Stato, attraverso le sue diramazioni periferiche regioni, province, comuni trasferisce al settore insieme al dinamismo con cui i gradi network europei e mondiali del settore della mobilità si affacciano al nostro mercato interno, certamente non per fare da spettatori hanno indotto le associazioni datoriali, in primis ASSTRA, a scendere da quella posizione di totale ostracismo al contratto unico. Il dialogo fra associazioni datoriali del settore, impensabile qualche anno fa, ne è la dimostrazione oggettiva.

Risulta evidente che noi dobbiamo farci trovare pronti a quest'importante appuntamento, ne va della nostra vita sindacale, della nostra prospettiva di crescita.

Dobbiamo lavorare tutti insieme per raggiungere quella rappresentatività nel settore autoferro che ci garantisca la titolarità del tavolo negoziale.

La nascita di Mercitalia, l'appesantimento normativo e le difficoltà gestionali ci hanno portato a un confronto interno a volte aspro ma che comunque ci ha permesso di creare un coordinamento che ci permette di essere più funzionali e immediati nelle risposte da dare ai lavoratori. Un modello organizzativo che, visti i risultati, potremo esportare in altri ambiti.

Comunque i responsabili dei vari settori sapranno essere più esaustivi nell'illustrazione delle dinamiche contrattuali e vertenziali dei propri ambiti di appartenenza.

Vorrei, infine, salutare e ringraziare la squadra di segreteria che mi ha aiutato, ma soprattutto tollerato in questo anno di attività, mediando con il mio carattere non facile e riuscendo a cogliere da conversazioni scarse, a volte persino assenti, le indicazioni politico-organizzative per il funzionamento di questo sindacato.

Ringrazio Vincenzo,

per la sua competenza e il suo grande spirito di sacrificio che lo ha portato, spesso da solo, ad essere protagonista mai banale e sempre propositivo sui tavoli contrattuali e vertenziali, sia con AGENS che con il Gruppo FSI, mettendo a disposizione del sindacato, senza mai risparmiarsi, una professionalità e una competenza difficilmente riscontrabili nei quadri di altre Organizzazioni Sindacali e che ci ha visto e ci vede protagonisti nei tavoli negoziali, nel confronto con l'Agenzia della Sicurezza Ferroviaria e nelle tante iniziative e progetti che ci vedono impegnati in Europa con diversi soggetti sindacali e non solo

Ringrazio Alberto,

che si è cimentato in un incarico complesso e difficile quale quello dell'organizzativo, soprattutto rapportato a un confronto non semplice con il sottoscritto. Spesso si è trovato a dover dare forma ai miei progetti contando sulla sua spiccata inventiva. Quello di Alberto è un ruolo che sarà essenziale per i nostri futuri progetti formativi e di diversificazione dell'attività politico organizzativa del sindacato. Nel suo ruolo di Responsabile Nazionale del Settore Appalti è stato, inoltre, l'artefice di un rinnovato slancio aggregativo e progettuale di questo settore, gettando le basi per una sempre più incisiva rappresentanza sia in termini qualitativi che quantitativi nostro sindacato.

Ringrazio Paolo

per l'impegno e la caparbia con cui affronta il difficile compito di portare il nostro sindacato a essere protagonista in un settore, quello degli autoferrotrenvieri, in cui l'ostracismo delle

associazioni datoriali e delle aziende, soprattutto aderenti ad ASSTRA, non gli ha impedito di ottenere risultati importanti con diverse aziende del comparto. La sua crescita sindacale gli consente di approcciare in maniera più idonea e organizzata alle tante vertenze, spesso drammatiche, che attanagliano il settore degli autoferrotranvieri come ad esempio la crisi di Roma Tpl.

Ringrazio Maria

ed è un ringraziamento particolare per come ha gestito e gestisce le finanze del sindacato. Sempre alle prese con le annose difficoltà economiche, con spirito propositivo conferisce alla sua attività amministrativa quel rispetto verso il denaro che gli iscritti ci affidano che va oltre e al di sopra dei beni personali. Ma maria non è solo un valido amministratore dei beni del sindacato, è anche una preziosa collaboratrice nelle numerose attività di segreteria ed è referente dei nostri molteplici progetti europei.

Grazie a Teodoro

per il suo prezioso e professionale contributo nella gestione delle problematiche legate alla società RFI. La sua grande cultura sia tecnica che politica ci consentono di progettare una politica di rilancio sindacale nella società infrastruttura che, in un futuro non lontano garantisca, anche sindacalmente, quel sistema a rete che diventerà il necessario collante per un sindacato costretto a gestire un'inevitabile frammentazione societaria e industriale.

Teodoro, inoltre, per primo ha saggiato sul campo come il sindacato deve confrontarsi con la politica e le istituzioni locali nella consapevolezza che ormai una parte importante dei diritti e delle tutele dei lavoratori del nostro settore passano da logiche di regolamentazione decentrate.

Grazie a Sabrina

per la competenza, caparbia e capacità organizzativa in un settore, come quello degli appalti, dove permangono stantie logiche relazionali e dove il nostro sindacato si gioca una grande fetta di credibilità dovendo dare dimostrazione di gestire e garantire i diritti di lavoratori posti sempre ai margini delle garanzie contrattuali e occupazionali del settore.

E un grazie a tutti voi

per avermi supportato e sopportato in questo anno di mandato.

Grazie per aver condiviso con me e la mia segreteria progetti e percorsi politico-contrattuali con un confronto sempre franco e mai banale.

Donne e uomini che, partendo da esperienze diverse e da culture politiche e sociali spesso in contrapposizione si trovano qui, insieme, nel nostro sindacato a condividere un comune sentire sul lavoro, sui suoi diritti e sul rispetto della persona.

Questo per me è l'aspetto più vero e più importante che ci fa crescere come comunità e ci permetterà di traguardare e raggiungere obiettivi ambiziosi, e che fa di questo sindacato un grande sindacato.

