



## RELAZIONE SEGRETARIO GENERALE

Un caro saluto a tutti e un caloroso ringraziamento per la vostra partecipazione a quest'assise che costituirà, a mio giudizio, per le condizioni politiche e sociali in cui si colloca una pietra miliare per la vita futura della nostra Federazione FAST/Confsal.

Pertanto per noi tutti, il fatto di essere presenti diventa, se possibile, ancora più importante perché questo congresso, pur essendo il quinto per ragioni cronologiche, assume l'importanza strategica di un congresso costitutivo.

Pur non dilungandomi sulle fasi che ci hanno portato a maturare la consapevolezza di voler realizzare una vera federazione autonoma dei trasporti ritengo che un minimo di riassunto, anche schematico, sia necessario farlo, perché se vogliamo costruire qualcosa d'importante e duraturo è necessario conoscere e condividere le nostre origini e la nostra Storia, che è lunga e complessa.

La maggior parte di noi nasce politicamente nello SMA. Tutti i presenti conoscono le nostre radici e in tanti ne cantano le lodi, magari per nostalgia o solo per fare confronti fra quello che eravamo e quello che siamo oggi. Confronti che a mio giudizio non sono affatto proponibili per le mutate condizioni presenti oggi nel sistema Italia.

Permettetemi solo di ricordare che personalmente sono nato nello SMA e in esso sono quindi le mie radici politico/sindacali; con una metafora calcistica potrei orgogliosamente dire che vengo dal vivaio!

La mia non vuole essere ovviamente un'autocelebrazione, ma solo l'aggancio per introdurre la breve cronistoria che ci ha portato alla celebrazione di questo quinto Congresso Nazionale della FAST-Confsal.

Lo SMA nasce nel 1952 su iniziativa di un gruppo di macchinisti delle Ferrovie dello Stato. Era, quello, un momento storico di forte tendenza all'appiattimento sindacale e alla contestualizzazione territoriale. I macchinisti, per la loro specificità professionale che li portava quotidianamente al di fuori del proprio ambito lavorativo – anche per gli avanzamenti professionali, molto spesso, capitava loro di doversi spostare per alcuni mesi in regioni lontane da quella di residenza – avevano sviluppato una forte propensione all'associazionismo e alla mutualità.

Per questo sopportavano a fatica una concezione monolitica, quasi monocratica del sindacalismo. Lo SMA nasce proprio, quindi, dalla ricerca di libertà sindacale e di associazione; dalla necessità di rottura degli schemi classici di un sindacalismo chiuso e impermeabile al dibattito interno, impegnandosi piuttosto nella ricerca di un equilibrio fra la valorizzazione delle professioni e la solidarietà con le altre categorie. Questo è sempre stato il filo conduttore che ha mosso la sua politica sindacale.

Tra i documenti storici del nostro archivio possiamo trovare i vari tentativi di cooperazione con altre sigle sindacali come ad esempio la CISL, anche se l'esperienza più importante è stata fatta con la FISAFS, di cui lo SMA è stato uno dei fondatori, sindacato autonomo nel quale le categorie dei ferrovieri potevano riconoscersi, il cui limite è stata l'eccessiva frammentazione di sigle che ha fatto passare in secondo piano l'aspetto politico principale, ovvero l'affermazione della reale rappresentanza e forza contrattuale delle singole categorie. Principi che il sindacalismo autonomo non può e non deve mai perdere di vista.

Finita l'esperienza FISAFS e con la CISAL, confederazione alla quale essa aderiva, lo SMA si è rimboccato le maniche ed è ripartito aderendo alla Confsal al cui interno, nel settore dei trasporti, c'era già un sindacato degli autoferrotranvieri, con il quale si è cercato fin da subito di riorganizzare il comparto dei trasporti costituendo la Confsal Trasporti. Va ricordato, ma soprattutto contestualizzato che questo difficile periodo attraversato dallo SMA sta proprio all'inizio degli anni novanta, anni in cui sono stati definiti i famosi accordi interconfederali sulla riforma dei contratti e sulle RSU, secondo semestre del 1993. Accordi che la Confsal, fortemente radicata nel comparto del pubblico impiego non solo non ha condiviso, ma ha anche fortemente contestato. Scelta che come SMA non condividiamo e della quale ancora oggi paghiamo le conseguenze politiche, vista la marginalizzazione che la CONFISAL tutta sta subendo e gli impedimenti messi in essere dalle altre sigle sindacali ogni volta che cerchiamo di organizzare un nuovo settore.

Con il senno di poi, la stessa CONFISAL potrebbe considerare la scelta poco lungimirante, ma è ormai chiaro che lo stato attuale delle relazioni industriali è il frutto di quegli accordi che però si stanno manifestando molto limitativi perché hanno tolto, di fatto, al sindacato la possibilità di avere relazioni industriali partecipative, indebolendo così il quadro sindacale nel suo complesso e favorendo così il ruolo delle Imprese che hanno le mani sempre più libere nella gestione del mondo del lavoro. Basti pensare che oggi qualsiasi regola sia proposta nel mercato del lavoro, è vista dal mondo imprenditoriale come una limitazione, e al sindacato è chiesto

arrogantemente di svolgere solo il mero ruolo di notaio e di gestore del conflitto sociale.

Tornando alla nostra storia, ricordiamo che la Confsal trasporti non riuscì a partire perché il Sinai, sindacato degli autoferrotranvieri, non spiccò certamente per lungimiranza politica, perdendosi nei particolarismi dei vari capi popolo e facendo naufragare il progetto. Oggi possiamo dire che sicuramente qualche fondamento le nostre tesi lo avevano, visto che lo stesso Sinai è sparito come tanti altri sindacati autonomi presenti in quegli anni.

La classe dirigente dello SMA di allora, senza perdersi mai d'animo e comprendendo cosa stava cambiando nel mondo del lavoro e anche nel nostro settore – proprio del 1990 è la prima direttiva UE sulla riorganizzazione delle Ferrovie comunitarie e la loro apertura al libero mercato – pur continuando nella lotta spesso impari per la tutela del Personale di Macchina costituì la CAST – Coordinamento Autonomo dei Sindacati dei Trasporti – che aveva la sua sede in Sicilia perché all'epoca era la realtà regionale più organizzata. Successivamente, siamo alla fine degli anni novanta, ha iniziato a prendere campo di nuovo l'idea di una federazione di tutti i trasporti e servizi in seno alla Confsal e con la conferenza organizzativa del 2001 nasceva la condivisione di tutto lo SMA di trasformarsi e far nascere la FAST. Questo progetto ha camminato di pari passo anche con una riorganizzazione della Confsal stessa che, vuoi per lungimiranza politica, vuoi per la privatizzazione delle grandi aziende di Stato, si è sempre più rivolta anche verso il privato impiego.

Il nostro progetto della FAST è stato pianificato e messo in atto con una tempistica che spesso ci ha visto in affanno, perché gli eventi che modificavano il mondo del lavoro intorno a noi si susseguivano con una velocità alla quale non eravamo abituati e, dobbiamo ammetterlo, rispetto alla quale non eravamo neanche preparati. Gli step programmati per la crescita della FAST erano e sono: trovare le risorse economiche, associare le categorie dei trasporti e servizi, fidelizzare gli associati, costruire una classe dirigente sempre più preparata ad affrontare i temi del lavoro valorizzando le professionalità delle varie categorie e ricercare un giusto equilibrio di solidarietà con quelle categorie di lavoratori dei trasporti e dei servizi che hanno meno potere contrattuale e minori garanzie occupazionali.

Ma se per la costruzione della FAST celebrassimo la sola evoluzione dello SMA, diremmo un falso storico.

Allora voglio citare l'impegno che nella prima fase, 1999/2001, profuse l'AVIA –Associazione Professionale degli Assistenti di Volo – guidata da

Antonio Di Vietri e soprattutto l'ANPAC guidata dall'amico, il Comandante Andrea Tarroni, che molto si è speso ma purtroppo non è riuscito a "pilotare" la storica associazione dei piloti nel progetto FAST.

Poi la storia e le polemiche del trasporto aereo sono note a tutti e alla FAST si è avvicinata l'altra associazione, Unione Piloti, che ancora oggi è molto vicina al progetto FAST e lo segue con attenzione e con un forte dibattito interno.

Come sarebbe un grave errore non ricordare lo scomparso Aldo Felici della Licta (controllori del traffico aereo) che fin dalla prima, ora insieme agli amici Enrico Lucini e Michele Bufo ha condiviso il progetto.

Successivamente, ma solo perché entrato in seguito nella famiglia della Confsal, devo ricordare la convinzione con la quale l'amico Nicola Apostolico ha sempre sostenuto con il SADA (ANAS) il nostro progetto.

Se oggi siamo qui, quindi, ritengo importante ringraziare chi dello SMA ha sempre creduto con i fatti e non con i proclami opportunistici in questa Federazione che nel difficile scenario sindacale che si sta delineando riesce a dare concretezza alla vera idea del sindacalismo autonomo.

Per questo il mio grazie per l'opera etica e morale quale persone di riferimento per molti di noi va ad Antonino Carollo e a colui che considero il mio padre putativo sindacale, Emilio Mengarelli.

Voglio ringraziare veramente di cuore, anche Giovanni Martinelli che da sempre è stato da tutti riconosciuto quale mente strategica del nostro sindacato e che personalmente ritengo uno dei miei maestri, certamente il più qualificato. In ultimo, ma solo perché ancora lavora a stretto gomito tutti i giorni con noi, un ringraziamento va ad Agostino Apadula, che nel suo campo legato alla legge sul diritto di sciopero, nei servizi e sulla previdenza è ormai un'autorità. A lui va dato atto di aver sempre saputo interpretare i momenti senza mai lasciarsi trascinare dalle sirene e abbandonare il nostro sindacato nei vari cicli e contrasti che hanno caratterizzato la nostra storia contemporanea, l'unico come purtroppo altri hanno fatto.

Scusate se mi sono lasciato andare ai ringraziamenti nominativi, ma in un evento come questo lo considero non solo importante ma doveroso; come è doveroso ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato, supportato e sopportato in questi anni: Angelo D'Ambrosio, Aniello Carpenito, Luca Vitali, Vincenzo Notarnicola, Carlo Nevi, Antonio Scalise e la chiudo qua per non dilungarmi troppo e magari tralasciare chi giornalmente sul territorio dal 2005 a oggi ha collaborato a stretto gomito con il gruppo nazionale storico appena citato.

La sintetica cronistoria e i dovuti ringraziamenti non devono farci cadere nel nostalgico, anzi devono servire per guardare avanti e far sì che dopo

questo Congresso la FAST possa affrontare con professionalità e competenza il compito che la società moderna sta assegnando al Sindacato. Abbiamo il dovere di diventare il punto di riferimento del sindacalismo autonomo nei trasporti e dare consistenza alla confederazione Confsal cui aderiamo e che ci delega alla rappresentanza di questo comparto strategico per le politiche economiche dell'Italia.

Proprio in merito alla confederazione è di questi giorni la notizia della polemica sollevata sulla reale rappresentanza; con orgoglio la scorsa settimana abbiamo potuto vedere la stampa nazionale e gli altri media mettere sotto la lente d'ingrandimento le dichiarazioni del nostro Segretario Generale Marco Paolo Nigi, sulla quantificazione dei lavoratori e dei pensionati realmente iscritti nei sindacati.

Gli unici dati certificati da un soggetto terzo sono quelli del pubblico impiego, quindi ciò diventa la cartina di tornasole della correttezza delle dichiarazioni dei sindacati del privato impiego.

Qualcuno su questa polemica si è sentito più colpito di altri, ma evidentemente questo diventa un suo problema e il Presidente Monti, scegliendo di parlare solo con qualcuno dei sindacati, dimostra di aver fatto una scelta politicamente scorretta e inopportuna, soprattutto per un Governo che si definisce "Tecnico". Oppure fra i tagli da fare, gli è stato commissionato anche di tagliare le Confederazioni Sindacali non gradite?

Non è oggi il momento di polemizzare per certe scelte, anche perché già la Confsal lo sta facendo egregiamente e perché per noi oggi è importante capire che le scelte di strutturarci come il nuovo sistema delle relazioni industriali ci impone sono determinanti, necessarie e forse ci troviamo nell'ultimo momento utile per farle.

Si, domani potrebbe essere troppo tardi!

Non voglio riprendere a rifare la storia, ma lo SMA ha avuto la forza e il coraggio di fare certe scelte prima che prendesse corpo il CCNL delle Attività Ferroviarie e oggi possiamo ancora dire la nostra, mentre altri sindacati di categoria sono letteralmente spariti dallo scenario sociale italiano.

Quindi, è fin troppo facile oggi comprendere che il sistema sindacale italiano non ammette più la presenza di sindacati mono categoriali e noi tutti, che siamo nati soprattutto da quel mondo del sindacalismo autonomo, a fatica facciamo queste scelte.

Le riforme delle relazioni industriali stanno sempre più andando verso quei macro-contratti di settore leggeri che demandano al livello decentrato/aziendale il dettaglio delle norme. Chiari esempi li viviamo sulla nostra pelle a causa di progetti come il CCNL della Viabilità o quello della

Mobilità, attualmente bloccati per diverse vicissitudini politiche. Penso, a questo proposito, di potervi rassicurare dicendo che essi sono in *stand-by*, in attesa degli eventi che stanno per maturare.

Ritengo di poter fare quest'analisi perché nel frattempo, fra le mille vicissitudini del Trasporto Aereo, il mondo sindacale confederale trova la condivisione e l'unità nella costruzione del nuovo CCNL del Trasporto Aereo. Necessità che, se confrontata con le esperienze passate dei due CCNL appunto oggi in *stand-by*, incontra almeno un'incongruenza nel fatto che i Controllori del Traffico Aereo in questa fase sono esclusi dal Contratto di Settore. Sicuramente ci sarà una risposta politica a questo mio dubbio, ma maliziosamente credo che sia un processo per passaggi successivi dove, essendo nota la forza contrattuale del settore dei Piloti, degli Assistenti di Volo e dei Controllori del Traffico Aereo e la loro cultura verso il sindacalismo autonomo professionale, diventa comodo inserirli nel nuovo contratto per fasi, risolvendo prima il *problema* con i Piloti e gli Assistenti di volo. Distrutte le loro Associazioni di categoria e frammentata la loro rappresentatività nei sindacati oggi presenti e accettati dalla società capofila Alitalia-Cai si potrebbe, in una tornata di rinnovo successivo del contratto, provvedere all'ingresso dei Controllori del Traffico Aereo.

Probabilmente sono troppo pessimista e malizioso, ma certamente gli eventi dei due Contratti per i quali tale processo era già iniziato mi portano a queste conclusioni. Infatti la vicenda del CCNL della Viabilità è andata in naftalina dopo l'impossibilità causata da una legge Finanziaria che impediva all'ANAS di fare aumenti salariali fino al 2013; in quel momento non vi era più, quindi, la possibilità di omogeneizzare il capitolo retributivo fra il vecchio CCNL dell'ANAS e il CCNL delle Autostrade. Pertanto è chiaro che diventava tecnicamente impossibile lavorare sugli altri capitoli del nuovo contratto ed era molto più facile aspettare che maturassero i tempi, magari al prossimo rinnovo. Nel frattempo il processo delle Liberalizzazioni andrà fortemente a incidere sull'organizzazione dell'ANAS e magari molti problemi dell'epoca saranno attenuati o risolti.

Nel CCNL della Mobilità abbiamo fatto notevoli passi avanti, trovando addirittura la condivisione comune di alcuni capitoli fra il CCNL degli Autoferrotranvieri e il CCNL delle Attività Ferroviarie; è innegabile che il decreto cosiddetto di ferragosto (2011) aveva segnato il passo dando forza all'unicità del contratto nazionale a fronte di garanzie di qualità e sicurezza della circolazione ferroviaria. Grazie all'indirizzo politico che veniva dato è stato possibile avviare dei confronti con diverse aziende del settore e ridare respiro a quello con le associazioni datoriali di categoria. Purtroppo sotto la bandiera delle liberalizzazioni, il Governo dei professori, come primo atto in

merito, ha subito cancellato la norma d'indirizzo e fatto ripiombare il CCNL della Mobilità in quello stato di coma in cui dal 2008 a oggi ciclicamente cade.

È evidente che il sindacato, vista l'impossibilità di fare il contratto di settore come cornice di riferimento, è costretto a fare i contratti aziendali cercando di evitare "visioni strabiche" fra le diverse aziende, per tentare di racchiudere i contratti aziendali solo successivamente in un unico "recinto contrattuale".

È chiara la posizione di debolezza della nuova strategia negoziale, ma in una Nazione dove sembra che chi ha il posto fisso oggi debba vergognarsi e non avanzare pretese, qualsiasi scelta del sindacato è davvero difficile.

Appare davvero curioso che, mentre si cerca di ridare all'Italia una credibilità internazionale che sembrava persa, il mondo del lavoro debba pagare lo scotto più alto. Ogni diritto sembra diventato un furto e pure il capo degli industriali non cela la sua ostilità verso il lavoratore a posto fisso, quasi fosse un ladro! Ma in tutta franchezza – e detta fuori dai denti – a me risulta che, almeno in proporzione, le condanne negli ultimi anni sono state più fra gli iscritti alle associazioni datoriali che ai sindacati.

Detto ciò, ed evitando di cadere nella polemica degli slogan, vorrei anche evidenziare che non era solo il posto fisso negli obiettivi del "Governo Tecnico dei Professori", visto che sulle regole previdenziali hanno introdotto modifiche strutturali che, oltre a penalizzare eccessivamente i lavoratori tutti, provocano ricadute anche sulle funzionalità delle imprese, che si vedono impedire ogni progetto di ricambio generazionale nei loro addetti.

Sugli aspetti previdenziali legati ai dipendenti le cui posizioni assicurative sono iscritte nei Fondi Speciali abbiamo aperto una vertenza con il Governo che allo stato non ci ha dato ancora riscontro; del resto nei modi di fare sembra più il Governo dei "Colonnelli" che quello dei "Professori".

Abbiamo sollevato le nostre perplessità anche sulle proposte di liberalizzazione, che in Italia sembrano siano necessarie per distruggere il sistema della mobilità che va dalle ferrovie ai taxi. Come federazione dovremmo affrontare questi temi in qualche convegno mirato, ma lasciatemi dire almeno che i Taxi non si liberalizzano "regalando" qualche licenza in più o facendo sì che le compagnie aeree colleghino gli aeroporti con il centro città con Bus che non fanno il solo prolungamento del servizio aereo ai propri clienti, ma una vera e propria spola in concorrenza e sotto costo con i servizi tradizionali di taxi, noleggio, treno o servizio bus metropolitano.

L'estrema sintesi con la quale ho toccato i vari argomenti certamente non mi ha permesso una completa rappresentazione delle diverse sfaccettature dei problemi simili nei vari comparti, ma proprio per questo motivo il nostro Congresso della FAST deve essere il punto di partenza

concreto di una federazione autonoma che raccolga e si proponga di fare da polo di attrazione per quei sindacati autonomi di categoria che avrebbero voluto contratti di lavoro per categorie professionali, ma vivendo in una società che ben altre strade ha preso si rendono conto di dover rimodulare le proprie strategie e loro obiettivi per salvaguardare le proprie idee e culture professionali.

Gli anni passati certamente non sono trascorsi invano perché abbiamo organizzato, con fortune alterne, diversi sindacati/settori che vanno dalle attività di appalto di servizi di supporto al *core - business* del trasporto ai diversi sindacati come quello dell'autotrasporto, dei tassisti, dei camionisti, del trasporto marittimo che si è affiancato al FIMA, sindacato del comparto marittimo radicato nello stretto di Messina, tutti oggi presenti e con percorsi organizzativi pianificati per affermarsi nei diversi comparti con serietà e tenacia, come i sindacati promotori hanno già fatto. Inoltre tutti questi sindacati, pur marginalizzati dalle relazioni industriali spesso autoreferenziali tradizionali, sono riusciti a trovare interlocuzione con diverse parti datoriali e abbiamo siglato i contratti di categoria regolarmente applicati sul territorio Nazionale da diverse aziende e cooperative del settore interessato.

Questa strada spesso ci ha creato qualche problema con chi pretende di essere il "portatore sano" della voce sindacale, ma la realtà sta dimostrando che fra liberi imprenditori e il sindacato autonomo è possibile un dialogo che fa solo bene all'economia nazionale.

Parallelamente abbiamo strutturato un sistema di servizi che, supportato dall'organizzazione centrale della Confsal, oggi è in grado di assistere tutte le strutture che fanno riferimento alla FAST sul territorio nazionale per i servizi che vanno dal patronato ai centri di raccolta fiscale,

fino all'assistenza dei lavoratori stranieri e a tutte le necessità che un lavoratore e la propria famiglia possono avere in materie fiscali, assistenziali, previdenziali e legali.

Per meglio garantire l'assistenza e la professionalità della federazione abbiamo costituito un centro servizi nazionale nei pressi della stazione di Roma Termini, e anche nello statuto della federazione è previsto un responsabile che dovrà curare la crescita di questo settore, rispondendo così alle diverse esigenze degli associati.

Altro obiettivo che con i Segretari Nazionali abbiamo condiviso è quello di impegnarci per costruire la federazione sul tutto il territorio nazionale ma è evidente che, anche a causa della crisi economica ma soprattutto per il cambiamento che ci viene imposto, non sarà più possibile pensare a un

sindacato che, almeno nelle varie regioni, non abbia una sede unica di riferimento. Questo perché se veramente vogliamo dare concretezza alla FAST è determinante che in tutti i settori ci conoscano con un unico nome: FAST/Confisal.

Certamente va bene poi l'ulteriore distinzione del sindacato specifico, dove è nato e conosciuto con un'ottima reputazione, ma riconoscersi sotto un'unica bandiera ci dà una forza politico/sindacale che forse neanche noi oggi siamo in condizione di comprendere.

Inoltre, come spesso diciamo quando dobbiamo parlare dei grandi piani industriali, è importante fare sinergie di scala e noi dobbiamo essere conseguenti, ottimizzando le risorse per dare risposte sempre massimamente efficienti e competenti. Infatti, la federazione regionale e soprattutto la Segreteria Generale dovrà essere vista come uno strumento per avere il supporto tecnico adeguato soprattutto sulle materie del mercato del lavoro, della legge sul diritto di sciopero nei servizi pubblici, nelle materie previdenziali, oltre che naturalmente nella costruzione di linee politiche omogenee e nell'affermazione del ruolo nei rapporti con la politica nazionale e locale.

La federazione dovrà svolgere il suo ruolo qualificante nell'affermare politicamente i vari sindacati nei settori di riferimento e nella costruzione e mantenimento della rappresentatività e rappresentanza.

Pertanto, in quest'ultimo anno abbiamo lavorato alacremente nei sindacati della FAST per costruire insieme la Nostra federazione, attraverso uno statuto condiviso che porti a una scelta aggregante delle categorie, pur mantenendo l'autonomia vertenziale distinta per categoria professionale. Lo statuto della federazione deve diventare la nostra "carta costituzionale" e gli statuti dei sindacati che confluiscono devono essere in linea con i principi che oggi ci stiamo dando. Parte importante, che deve farci sentire più uniti negli obiettivi e nelle idee è la condivisione per tutti i sindacati confluiti e costituiti degli organismi di controllo quali il Collegio dei Probiviri e il Collegio dei Sindaci Revisori, unici per tutti e nazionali.

Penso che a nessuno sia sfuggito che i sindacati appartenenti alla FAST non sono solo quelli direttamente collegati al trasporto, ma tutti quelli collegati al mondo dei trasporti come gli appalti, lavoratori certamente con forme di tutela più deboli che tra l'altro non possono vantare una forza contrattuale come quella in possesso delle categorie altamente professionali esistenti nel comparto dei trasporti.

La FAST si pone come strumento di tutela anche per questi lavoratori.

Cito per tutte la vertenza dei Treni Notte di Trenitalia che presto, temo, rischia di essere replicata anche nel comparto aereo; essa dimostra la volontà di rappresentare le alte professionalità, ma anche di possedere un forte senso di solidarietà che lega e deve legare noi tutti che lavoriamo nei trasporti.

Volendo lasciare spazio al dibattito, vista la concentrazione dei lavori, vorrei concludere questa relazione con l'auspicio di essere riuscito a fare uno spaccato del perché la FAST esiste e come deve programmare il futuro, lavorando giorno dopo giorno per affermare la nostra idea di Sindacato Autonomo.

Le regole certamente non ci aiutano perché impongono sempre più ai sindacati di fare fronte comune, quindi resta difficile evidenziarsi agli occhi dei singoli, ma noi dobbiamo avere la forza e la convinzione di affermare che il Sindacato Autonomo è parte di ogni lavoratore e specchio del suo comportamento, sia sul lavoro sia fuori.

Noi dobbiamo dimostrare a quei lavoratori che spesso usano dire "Il Sindacato cosa mi dà?

Perché devo iscrivermi? Siete tutti uguali!" che non tutti i sindacati sono uguali e quando ci s'iscrive alla FAST si diventa subito parte di essa, perché ognuno di noi fa il sindacato.

Grazie dell'attenzione e buon lavoro.