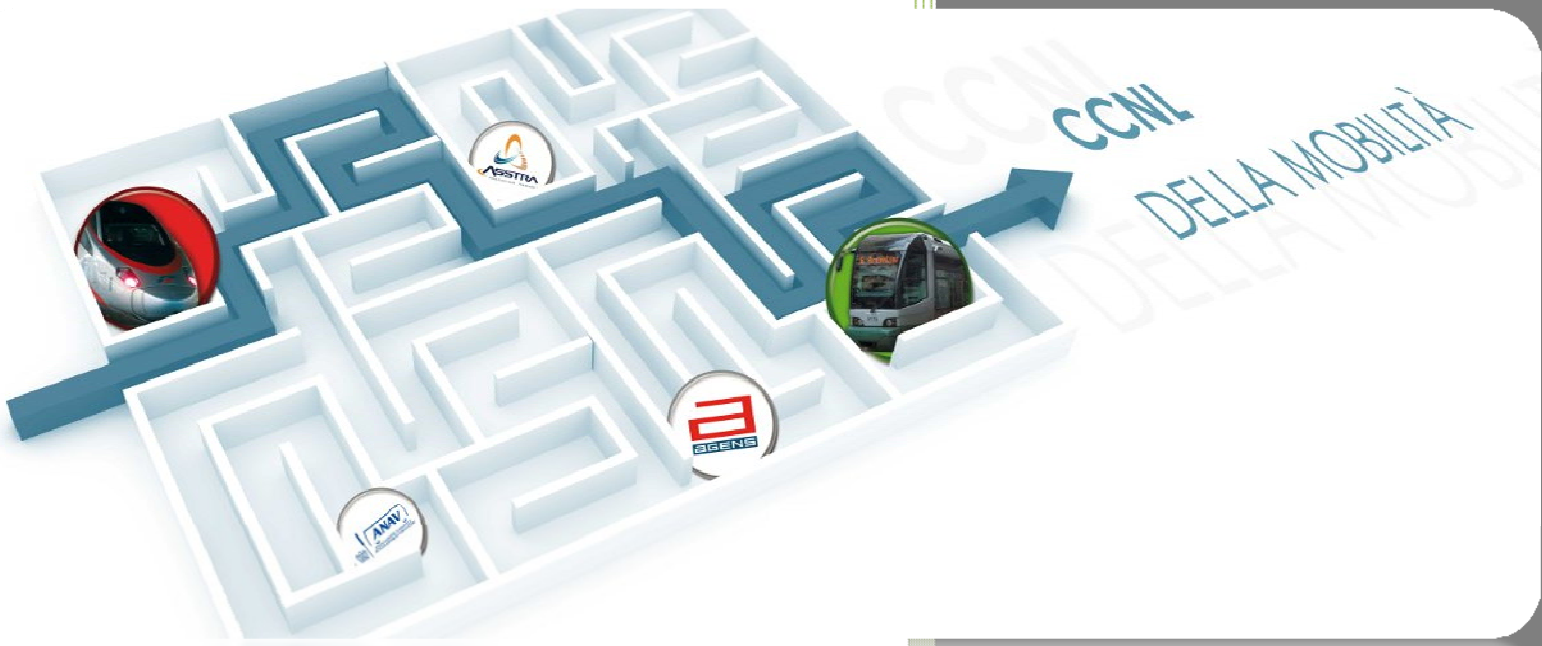
Relazione del Segretario Nazionale

Pietro Serbassi



Direttivo Nazionale

Chianciano Terme (SI)

18-19-20 Aprile 2011

Carissimi,

Un caro saluto a tutti voi delegati e ai gentili ospiti che ancora una volta, con la loro presenza, confermano la vicinanza e il sostegno alla nostra organizzazione sindacale. Dopo anni, nel 2010 abbiamo celebrato un solo Direttivo Nazionale, ma non per questo abbiamo ridotto i momenti di confronto interno, anzi, con le diverse manifestazioni unitarie, gli incontri territoriali e le Direzioni Operative a cadenza settimanale, il nostro dibattito interno è indubbiamente aumentato. È vero, però, che il Direttivo Nazionale resta per noi tutti il più alto momento di confronto interno.

Siamo stati facili profeti quando abbiamo preventivato che il 2010 sarebbe stato un anno determinante per la FAST FerroVie, dato lo scenario politico/sindacale in grande evoluzione. Infatti, per restare al passo dei sindacati più grossi e organizzati, oltre che per riuscire ad agire in uno scenario di regole che sempre più ci vengono imposte, abbiamo dovuto stringere i denti e lavorare costantemente su più fronti aperti: l'organizzazione interna, i rapporti esterni con le altre forze sindacali e anche con quelle politiche, senza potere né volere mai abbandonare le normali vertenze sindacali. È evidente che un'organizzazione come la nostra rischia di restarne veramente stritolata, invece con orgoglio ma senza enfatizzare, restando con i piedi ben saldi a terra, possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati complessivi raggiunti. Infatti, a distanza di un anno possiamo dire di non essere più solo la FAST FerroVie del Gruppo FS e un po' degli appalti del pulimento ferroviario; oggi possiamo affermare che il nostro primo obiettivo è stato raggiunto: siamo una realtà sindacale anche nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale. Le più grandi imprese del TPL nazionale hanno compreso che nonostante l'ostracismo di vario tipo, non possono più evitare di intraprendere un percorso di corrette relazioni sindacali anche con la FAST FerroVie.

Quindi, aumentando la nostra sfera di rappresentanza, ora dobbiamo rafforzare la nostra rappresentatività. Indubbiamente il periodo non è dei più favorevoli, anzi, ma non possiamo più tirarci indietro e sinceramente ritengo che neanche abbiamo mai voluto farlo.

Fatta la dovuta premessa, abbiamo deciso che in questa occasione la Relazione di Segreteria Nazionale sia articolata diversamente dalle precedenti. Infatti i componenti e i collaboratori di Segreteria Nazionale, ciascuno per le responsabilità assunte o assegnategli relazionerà al direttivo, lasciando a me la parte politica della relazione di analisi e progetto.

Gruppo FS

Sul nostro sito abbiamo messo sotto login il Piano d'Impresa 2011/2015 del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'ingegner Moretti ha ancora una volta evitato il passaggio relazionale con il sindacato, ma ne ha annunciato ampi stralci sugli organi di informazione, pubblicandolo poi sul sito interno "Lineadiretta". Egli ci ha ormai abituati ai fuochi d'artificio (vedi il lancio dell'alta velocità), ma ora che gli effetti scenici sono terminati e bisogna mettere mano a cose meno d'immagine ma molto più di sostanza, si affida ai grandi proclami *"d'ancien régime"* e a una presentazione con slide molto ad effetto che fanno sembrare medo dolorose le ricadute sul lavoro.

Da una prima lettura, che avremo modo di approfondire insieme nelle prossime direzioni operative – e auspichiamo anche nei confronti con il Gruppo FS, se mai decideranno di parlare anche con il sindacato – ci sentiamo di dire che fra le belle frasi ad effetto viene celata la volontà di smantellare il sistema di Trenitalia quale società nazionale di trasporto collettivo di merci e persone, concentrandosi solamente sulle maggiori aree di business e facendo il minimo possibile, e solo se finanziato, di quello che potremmo chiamare Trasporto Universale di merci e persone.

Sperando di non essere troppo pessimisti e maliziosi, ci chiediamo: se questa prima analisi rispondesse al vero, la politica dov'è? L'azionista cosa fa?

Il Ministro Tremonti continuerà a fare viaggi conviviali in treno verso il sud?

Saremo degli incurabili idealisti, ma non si dice a ogni convegno dove si parla di sviluppo che la mobilità è il suo primo volano?

Certo che se la mobilità è solo quella che si autofinanzia, quando e come riuscirà la nostra nazione a sviluppare le aree più lontane del Sud? Quale vettore di trasporto potranno permettersi le categorie meno agiate e le aziende più lontane dai grandi nodi industriali del nord?

Ritenevamo che questo ruolo dovesse essere assolto proprio dalle ferrovie, ma evidentemente non è così. Ora i nostri dubbi verranno interpretati come posizioni di difesa di una categoria, ma ci dispiacerebbe dire ancora una volta "l'avevamo detto"!

Nel frattempo si continua a parlare di sistemi ecocompatibili, del basso impatto ambientale del sistema ferroviario ma, senza voler polemizzare notiamo che esce un decreto legge, che va in vigore proprio oggi 18 aprile, che riconosce all'autotrasporto un indennizzo per la sosta superiore alle due ore nei centri intermodali. Si dice che il decreto è autofinanziato, però questo non aiuta a comprendere, anzi, evidenzia ancora una volta che le soluzioni possibili per

stimolare una modalità rispetto ad un'altra si possono trovare senza per forza dover massacrare il mondo del lavoro. Per dirla tutta, in realtà il lavoro del'autotrasportatore prima è stato notevolmente massacrato e non vorremmo che la logica continuasse a essere la stessa anche per il trasporto ferroviario.

Nel frattempo il 2010 è stato caratterizzato da vertenze in seno a Trenitalia, come la riorganizzazione della Cargo che ha culminato con il discusso accordo del 17 novembre 2010 e la vertenza su IVU che ci ha portato dopo ben 25 anni a fare un'azione di sciopero da soli, con risultati veramente incoraggianti visto il livello di scontro che si era creato. Avremo modo di affrontare le due vertenze nel dettaglio più avanti, ora mi limito ad un analisi di massima che chiarisca almeno le nostre posizioni in merito.

Cargo

Dopo l'accordo del 15 maggio 2009 sull'agente Solo, che non era stato affrontato per il trasporto merci per una chiara posizione del Gruppo FS, che voleva celare l'incapacità gestionale del sistema e il conseguente e continuo processo di smantellamento dietro l'impossibilità di fare accordi con il Sindacato; quindi nello scorso autunno è iniziato un confronto serrato che, nonostante tutte le critiche, ha il merito di aver tolto gli alibi a Trenitalia, non consentendole di continuare ad addossarne la responsabilità al sindacato. Con le assemblee sul territorio abbiamo chiaro il fatto che l'accordo va perfezionato e questo sarà possibile nella fase di stesura del nuovo contratto.

Acquisto di "Arriva Deutschland"

L'8 dicembre nella stampa continentale ha fatto eco l'acquisizione da parte del Gruppo FS di un importante quota di mercato del Trasporto Locale Tedesco, attraverso l'acquisto di ARRIVA Deutschland.
È indubbiamente un ottimo risultato, soprattutto se visto sotto l'aspetto del livello di affidabilità industriale che il Gruppo FS ha oltre le frontiere nazionali, dove com'è noto, da anni contribuisce significativamente allo sviluppo del sistema ferroviario.
Tale presa di coscienza ci permette un certo ottimismo nell'auspicare che anche in Italia sia possibile affermare l'eccellenza di Trenitalia nel Trasporto Pubblico Locale non solamente sul servizio Business, più noto come Alta Velocità, trattando il resto come servizio marginale che deve pagare "Pantalone".
Sarà anche vero che in Germania il finanziamento del TPL è più elevato che in Italia, ma riteniamo che sia anche di maggiore qualità e quantità. Sarà anche

vero che in Germania esistono orari di lavoro differenti, ma esiste anche una diversa retribuzione meritocratica al personale e un diverso rispetto degli impegni presi fra parti sociali. È indubbio comunque che il Governo Italiano, che ha espresso apprezzamento per il risultato raggiunto, deve fare la propria parte affinché vi sia garanzia sui contratti di servizio e non siano possibili ritocchi a ogni legge finanziaria, oltre a reintegrare le necessarie risorse economiche e a rivedere le normative per recuperare i gravi danni fatti al Trasporto Pubblico Locale e al Servizio Universale da quando si è presa la strada delle liberalizzazioni ad ogni costo, evitando di far pagare come sempre i costi ai pendolari e ai lavoratori del settore.

Comunque la nostra partecipazione attiva in seno all'ALE, Associazione Europea dei Macchinisti, riusciamo ad essere informati e scambiare informazioni e esperienze con gli amici della GDL il più grande sindacato tedesco di macchinisti.

Nella sua ultima nota, l'amico Claus Weselsky, ci ha fatto sapere che il processo di vendita è stato ultimato già a Dicembre 2010, il vero e proprio passaggio di proprietà avverrà soltanto dopo il nulla osta dell'antitrust. Per ora la direzione è ancora di Arriva Deutschland che è indipendente sia dal Gruppo FS che dalle DB e la società nel frattempo continuerà a partecipare alle gare del TPL tedesco. A marzo 2011, come saprete il brand societario è stato cambiato in NETINERA. Oggi, essa, è la terza impresa ferroviaria della Germania che apparirà solo come una Holding lasciando i brand propri a Ferrovie della Germania Est (ODEG), a Ferrovie Prignitzer o la Regentalbahn. La GDL sta lottando per l'applicazione di un unico Contratto collettivo federale di lavoro per tutti i macchinisti e sarà condotta anche all'interno del Gruppo NETINERA.

Sono attivi proprio in questi giorni una serie di azioni di sciopero e non è oggi prevedibile ancora quanto il conflitto sarà lungo.

IVU Rail

La nostra opposizione è nata sia per motivazioni di metodo che di merito. Sul metodo abbiamo sempre eccepito perché non riteniamo possibile che si chieda al Sindacato di modificare l'organizzazione del lavoro per farla calzare su un programma informatico commissionato dall'Impresa; tra l'altro senza neanche aver ricevuto preventivamente l'informativa del progetto, ma essendo stati interessati solo al momento della messa in opera.

Nel merito, riteniamo che il software ha la pretesa di modificare norme contrattuali e per certi versi forse neanche tanto compatibili con una buona utilizzazione del Personale di Macchina e di Bordo. Però questo è difficile da dire in seno al Gruppo FS, perché senza dubbio all'Ing. Moretti è stato spiegato con una chiara road map quali sarebbero stati i costi, i tempi di applicazione e il risultato atteso. Ora a chiunque, visto il clima, sarebbe difficile spiegare se le previsioni attese non danno risposte coerenti nella messa in opera.

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Questo è un altro fronte al quale teniamo particolarmente, ritenendolo l'aspetto più delicato nel processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Anche qui i tempi di messa in opera dell'agenzia non sono rispettati e tutti si appellano ad essa pur coscienti che – a nostro avviso – non ha adeguati strumenti per gestire il processo. Nonostante le buone intenzioni espresse da tutti, l'agenzia continua a non avere un reale sistema di audit che possa essere supportato da una concreto sistema sanzionatorio per le imprese e i responsabili a cui dovessero essere ascritte le non conformità.

È apprezzabile l'opera di riorganizzazione dei testi normativi che sta mettendo in atto, ma persiste il mantenimento di un rapporto fiduciario con le Imprese ferroviarie che noi abbiamo sempre definito "mettere la volpe a guardia del pollaio". Tutti i nostri dubbi su questo modo di approcciare si sostanziano proprio nella vertenza sulle famose WT pilota la cui scarsa visibilità, non conforme alla fiche UIC, continua a trascinare un contenzioso stucchevole. Noi dobbiamo denunciare gli atteggiamenti schizofrenici di Trenitalia che da una parte licenzia un capo treno perché cura l'incarrozzamento controllandolo dalla cabina di guida, poi dall'altra, in caso di incidenti ferroviari, rassicura l'ANSF che in cabina di guida c'era anche il capotreno. È necessario che questa confusione finisca e che le regole tornino ad essere chiare e univoche per tutti, perché tagliare gli sprechi e le sacche improduttive - se ce ne sono - non significa e non deve significare per nessuno tagliare in sicurezza della circolazione ferroviaria.

Dopo un lunghissimo periodo di silenzio, interrotto da qualche riunione pretesa dal sindacato ma con risultati irriferibili, anche la struttura della Direzione Tecnica di RFI sembra stia procedendo verso una riorganizzazione che, per come la conosciamo, rischia di smantellare un sistema e delle conoscenze professionali difficili poi da ricostruire.

Appalti Ferroviari

E' il comparto più debole del sistema, nel quale diventano difficili anche le azioni sindacali minime per garantire tutele come la garanzia del reddito. Nonostante il grande lavoro fatto per inserire questi lavoratori all'interno del CCNL della Mobilità, con la finalità di dare più garanzie e tutele, ancora oggi dobbiamo lottare con un sistema che nonostante la rivoluzione fatta dal Gruppo FS al momento dei cambi appalti, continua a chiedere ammortizzatori sociali e non ha ancora saldato pagamenti dovuti come l'una-tantum contrattuale. Il tutto mentre le imprese committenti vengono accusate di eccedere troppo puntigliosamente sui controlli, che lascerebbero pensare ad un progetto mirato per abbattere ulteriormente i costi. Sarebbe veramente una follia se ciò rispondesse al vero, però sarebbe corretto che tali controlli venissero proceduralizzati, magari servendosi di soggetti terzi, almeno per cercare di togliere tutti i sospetti e i retropensieri di cui questo settore è pieno e che certamente non lo aiutano a migliorare la qualità del servizio e del lavoro.

Situazione ancora più grave per il personale dei ferrotel, a cui vogliono applicare un CCNL diverso da quello delle Attività Ferroviarie.

CCNL della Mobilità

Più volte lo abbiamo affermato, anche in momenti in cui lo scoramento era altissimo, ma continuiamo a pensare che la strada verso il contratto unico della mobilità sia irreversibile, e forse dopo l'ultimo sciopero anche le associazioni datoriali ASSTRA e ANAV se ne sono rese conto. Troppe volte abbiamo stigmatizzato i loro comportamenti ai tavoli, la loro ricerca capziosa di trovare ogni motivo utile ad allungare i tempi negoziali con la malcelata volontà di aprire il confronto solo sul rinnovo del CCNL degli autoferrotranvieri, auspicando la solita trasformazione "gattopardesca".

Come si direbbe a scuola, "la ricreazione è finita"!

Le richieste avanzate al Governo da parte delle due associazioni datoriali sono state in parte soddisfatte, ma vanno oltre ogni possibile aspettativa. Le imprese da loro rappresentate hanno sempre più esigenza di confrontarsi aziendalmente con il sindacato, ma avendo uno scenario chiaro di riferimento. Le Regioni e gli enti locali, azionisti delle diverse imprese, hanno problemi di bilancio che devono risolvere e certamente non gradiscono che i dirigenti da loro assunti ne creino di ulteriori. Quindi, tutti siamo portati a trovare soluzioni condivise e a nessuno conviene ancora temporeggiare, salvo chi dietro al vecchio sistema ha costruito la propria lobby d'interesse.

Nella caparbia ricerca di costruire un unico contratto di lavoro della mobilità, che garantisca una omogeneità delle regole sul lavoro, già il 15 maggio 2009 abbiamo accettato di avanzare per gradi unificando in prima applicazione i soli 4 punti condivisi poi nel protocollo del 30 settembre 2010, che diventeranno operativi solo dopo la condivisione di un quinto punto economico che garantisca alla categoria il recupero salariale per gli anni 2009/2010.

È indubbio che da parte del mondo sindacale abbiamo ingoiato diversi rospi pur di conseguire l'obiettivo che ci siamo dati, condividendolo con il Governo e le Associazioni datoriali nel novembre del 2007. Quindi non è possibile ascrivere responsabilità al sindacato ma solo a coloro che continuano a porre problemi anziché tentare di affrontarli ricercando soluzioni condivise.

Le associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, soprattutto, trovatesi alle corde quando nella scorsa estate sono state costrette ad affrontare il dibattito negoziale sulle proposte concrete del sindacato e sono dovute convenire sul documento dei famosi primi 4 punti, hanno poi alzato le barricate proprio sulla parte economica, recriminando vecchi crediti con le istituzioni, l'inadeguatezza delle risorse future, esasperando le posizioni con il chiaro intento di voler sollevare l'agitazione dei lavoratori del settore come già in altre occasioni sono riusciti a fare.

Allora, fra manovra finanziaria correttiva, accordo di dicembre 2010 fra il governo e le regioni in merito alle risorse economiche nei trasporti, fino al noto decreto mille proroghe, dove è stato posticipato il ricorso alla gare oltre a confermare quanto stabilito nell'accordo con le regioni che ha raccolto l'apprezzamento sia del presidente della conferenza delle Regioni che degli stessi presidenti di ASSTRA e ANAV; sono poi stati sviliti da quest'ultimi al tavolo negoziale che di fatto non è riuscito a impedire l'ultima azione di sciopero.

La gestione del negoziato da parte del Ministero dei Trasporti e del Ministero del Lavoro ha fatto sì che fino a quel momento, il tavolo di trattativa non si interrompesse grazie ad una serie di azioni diplomatiche che riteniamo ormai foriere di primi passi concreti.

Nonostante l'azione positiva tenuta al tavolo dai suoi rappresentanti, è indubbia la responsabilità del Governo sull'inadeguata politica dei trasporti in Italia. Riteniamo che in alcune occasioni sarebbero maggiormente comprensibili delle scelte più chiare da parte della politica, invece di pur ottime azioni diplomatiche che poi lasciano alibi a tutti. Infatti, le lagnanze di ASSTRA e ANAV in merito alle mancate risorse trasferite soprattutto dalle Regioni, ha permesso una rivisitazione dell'azione di Governo in merito ai tagli e la posticipazione delle

gare nel TPL, lasciando passare in sordina il dato che l'aumento del prezzo del combustibile ha indubbiamente favorito il trasporto pubblico riducendo la mobilità individuale. È evidente che in costanza di contratti di servizio, se le persone si muovono più con il trasporto pubblico, indubbiamente aumentano gli introiti delle imprese.

Tutto questo sembra purtroppo ininfluente, come sembra ininfluente il fatto che per fare servizio pubblico mancano risorse a tutti e vengono preventivati enormi tagli anche al personale paventando l'applicazione, per la prima volta nel settore del TPL, della cassa integrazione in deroga. Sinceramente una domanda, forse un po' ingenua, viene spontanea: ma se i tagli al Servizio pubblico sono dovuti alla carenza di risorse economiche e non a una minore richiesta della comunità, come possono trovarsi risorse economiche da destinare agli ammortizzatori sociali in deroga?

Comunque, mentre il tavolo dove si tratta del settore degli autoferrotranvieri è pressoché impantanato in estenuanti tatticismi, quello delle attività ferroviarie va avanti nel suo percorso esplorativo, con la concreta difficoltà di non avanzare in attesa dello sblocco dell'altro. Situazione indubbiamente intricata dove è sempre più necessario trovare una strada di uscita. Del resto i diversi confronti aperti con negoziati aziendali da ormai troppo tempo stanno segnando il passo, evidenziando quanto sia necessario per le imprese fare accordi con i sindacati. Le società private come NTV, RTC, ArenaWays, Linea ecc …, hanno tutte tavoli aperti da diverso tempo con le organizzazioni sindacali che vantano rappresentanza nell'azienda, e più si raffredda la trattativa presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti più queste aziende cercano di trovare soluzioni interne.

Nonostante siano aziende dei diversi vettori di trasporto ferroviario, quindi con diverse esigenze di produzione sia a causa del prodotto, sia a causa della situazione geografica in cui operano, sia a causa della differente infrastruttura che utilizzano, i quattro punti comuni del CCNL della Mobilità vengono accettati in tutti i tavoli, anche se non sono ancora completamente operativi. A rafforzare questa situazione c'è anche la posizione di TLN, che dalla fase conclusiva di affitto a quella di costituzione della nuova azienda TRENORD ha manifestato la volontà di condividere i 4 punti della mobilità, ma sembra abbia anche già fatto una chiara scelta di campo. Dovendo scegliere una rappresentanza datoriale unica, malgrado il suo Amministratore Delegato ricoprisse cariche di primo livello in seno ad ASSTRA, l'assoluta immobilità di quest'ultima al tavolo contrattuale lo ha costretto a propendere verso Federtrasporto/Agens. Operazione che certamente può essere interpretata come cartina di tornasole

dell'attuale panorama, dove nuove alleanze fra aziende presto si affacceranno sullo scenario dei trasporti nazionali e internazionali. Municipalizzate come l'ATM di Milano e altre potrebbero fare scelte aggressive su questo settore, dove solo grandi aziende o consorzi, se non Associazioni temporanee d'impresa (ATI) riusciranno ad operare, ma potranno trarre vantaggio nelle necessarie sinergie di scala solo in un sistema di regole chiare e omogenee anche sul lavoro.

Tenete conto che il Governo, pur essendosi impegnato il 15 maggio 2009 in merito alle clausole sociali, ancora non ha dato risposte nascondendosi dietro il fatto che le parti sociali ancora non hanno trovato nessun accordo. Il cane che si morde la coda.

Ora, fuori dai tatticismi negoziali, è evidente che il CCNL unico per l'intero comparto così come concepito già nella piattaforma sindacale del 2008 resta, per noi, l'unica soluzione percorribile.

Le confederazioni sindacali, dopo lo sciopero, hanno chiesto alla presidenza del consiglio un interessamento diretto in merito a questa vertenza; nel frattempo si chiede al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di riaprire il tavolo negoziale e avviare il confronto vero e proprio, dichiarando chiusa la fase di ricognizione. Per quanto riguarda la parte attinente alle attività ferroviarie si avanzerà con il normale confronto, mentre per quella che attiene agli autoferrotranvieri, se continua la posizione di ottusa chiusura delle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, si tenterà di affrontare il confronto con il sindacato che presenta documenti di proposta direttamente al tavolo, da negoziare di volta in volta, come è appunto accaduto per arrivare alla firma del documento del 30 settembre 2010.

Organizzazione della FAST

Dal 1999 ad oggi siamo in una continua fase di organizzazione che ci è costata notevoli sacrifici, in qualsiasi senso essi vadano letti. La classe dirigente si è rinnovata notevolmente e, a differenza di altre OS, anche molto ringiovanita, ma è bene chiarire che il continuo fermento è dovuto alla continua evoluzione degli scenari esterni. Siamo riusciti a stare al passo con i tempi poiché abbiamo saputo leggerli in anticipo. La bontà delle nostre scelte trova conforto anche nelle riorganizzazioni che sindacati molto più grossi e organizzati di noi sono stati costretti a fare. Ora, dobbiamo affrontare il nuovo grande passo organizzativo che la nuova geografia contrattuale di fatto ci impone.

Il CCNL della Mobilità e il CCNL della Viabilità, i due contratti nei quali stiamo prendendo attivamente parte, ci richiedono una diversa organizzazione di federazione che superi gli attuali sindacati e permetta alla federazione di poter essere realmente la portavoce delle esigenze dei diversi comparti dei trasporti. Siamo coscienti che chi come noi nasce con il sindacato di mestiere questo diventa un vero e proprio trauma ideologico, però è un nostro dovere affrontare questo argomento, vivisezionarlo e riuscire ad arrivare al congresso della FAST di fine anno con una nostra idea chiara di cosa deve essere e di come deve funzionare la nostra Federazione Autonoma!

Siamo convinti che abbiamo oggi nelle nostre mani la possibilità di costruire una federazione dei trasporti che può ricoprire un ruolo fortemente strategico più di qualche confederazione autonoma. Si, anche della Confsal stessa, perché le riforme che stanno venendo avanti sconvolgeranno il mondo sindacale che conosciamo e il dualismo fra CISL e CGIL rischia di diventare il cardine su cui verrà ridisegnato il nuovo scenario sindacale e forse addirittura la rivisitazione della legge 300/70 (statuto dei lavoratori).

Dai lavori di questo Direttivo Nazionale e successivamente sui territori dovremo affrontare questo tema per arrivare preparati al prossimo direttivo che dovrà indire il congresso della FAST FerroVie. Voglio subito chiarire che gli altri sindacati aderenti alla FAST condividono formalmente il progetto, ma anche in loro non vedo slancio o atti concreti che diano segnali positivi al percorso. Però, come abbiamo fatto in passato, ritengo che noi dobbiamo fare la nostra parte se realmente ci crediamo, perché se ancora vogliamo tentare di dire la nostra in merito alle Tutele e alla sicurezza dei trasporti ferroviario e pubblico locale, questa oggi è la sola strada che può darci delle concrete possibilità di salvaguardare il nostro patrimonio politico/sindacale.

Durante i lavori dovremo dibattere su questo tema e come già detto dalle indicazioni che ne ricaveremo cominceremo a stendere una prima bozza di statuto, che dovremo condividere anche con gli altri sindacati aderenti che vorranno continuare con noi il processo di sviluppo della FAST.

Fondazione SMA

Anche sul fronte della fondazione SMA siamo ormai all'atto finale, siamo pronti e dopo l'assemblea plenaria che si terrà con i soci fondatori al termine dei lavori del direttivo nazionale, potremo depositare lo statuto e passare così dalla fase costituente a quella di inizio operatività della fondazione.

La nobile scelta di creare una fondazione che salvaguardi la nostra storia concilia perfettamente con la scelta di dare concretezza alla Federazione, perché per fare un Grande sindacato innanzitutto dobbiamo chiarire i ruoli, le missioni e le competenze di ogni struttura, parti essenziali dello stesso puzzle.

La Fondazione SMA dovrà essere la nostra parte qualificante, che promuoverà progetti di studio, di comunicazione e formazione servendosi di tutti gli strumenti che il sistema delle fondazioni permette, finanche a collaborare per gli obiettivi dati con altre Fondazioni, associazioni, centri studio o liberi professionisti.

FAST FerroVie

A un anno dal congresso, dobbiamo cominciare a preparare i lavori congressuali per fare in modo che la prossima gestione del sindacato possa proseguire nell'opera di risanamento e di crescita che in questi anni abbiamo messo in atto.

A distanza di anni ormai, sedate le polemiche e con molta pacatezza, possiamo dire che il nostro progetto sta man mano prendendo forma e siamo riusciti a dare trasparenza nella gestione con un opera che, come vedrete dalla relazione di bilancio, ci sta portando verso un risanamento completo del sindacato, senza aver rinunciato a portare avanti la nostra azione politica.

Mi limito a elencare questi pochi elementi, perché sicuramente questo sarà uno dei temi congressuali e non ritengo corretto anticipare, ma serve a rendere l'idea della complessità in cui abbiamo lavorato tutti noi.

Nonostante ciò stiamo lottando giorno dopo giorno per conquistarci le relazioni industriali nelle aziende del TPL, con i primi risultati positivi in Sicilia, nel Lazio e in Campania, oltre a quelli già consolidati in Lombardia. I segretari regionali si trovano ogni giorno una mole di lavoro sempre maggiore sulle proprie spalle, ma ritengo che debbano caricasene ancora degli altri, perché oltre alle problematiche afferenti il mondo del personale di macchina, che ancora oggi sono per noi di grande sensibilità sindacale, abbiamo le vertenze di tutto il Gruppo FS.

Tutto il nostro lavoro nel 2010 è stato appesantito dalla vertenza in solitudine che abbiamo fatto per giungere ad un accordo compatibile sui permessi sindacali retribuiti dal Gruppo FS, affinché anche a noi fosse possibile svolgere un minimo di attività decente. Comunque la vertenza di per se oltre che al costo economico per le consulenze legali ci è costato un notevole impegno operativo. Proprio in merito a questa vertenza anche l'impegno delle strutture regioni e il coinvolgimento di tutti gli attivisti che hanno fatto sistematicamente tutte le assise statutarie previste, ci ha permesso di favorire la comunicazione interna.

Conclusioni

Come detto in apertura, questa relazione verrà integrata dai vari responsabili che dettaglieranno più approfonditamente i vari temi da dibattere, cercando di creare il più ampio coinvolgimento possibile sia della struttura nazionale che di quelle regionali.

Indubbiamente lo sviluppo del dibattito non potrà più limitarsi a problemi monotematici, ma dovrà interessare tutti gli argomenti che giornalmente affrontiamo, per continuare nel nostro stile di avere un obiettivo condiviso e a fronte del dibattito interno per giungere ad un unico metro di comportamento omogeneo su tutto il territorio.

Vi ringrazio per l'attenzione e vi auguro Buon Lavoro.