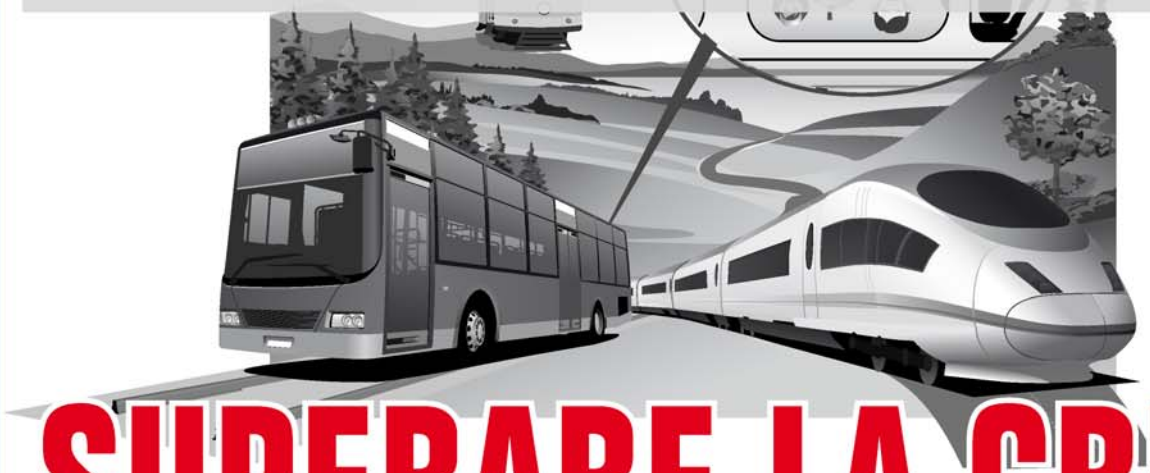
Relazione Del Segretario Nazionale
Pietro Serbassi



SUPERARE LA CRISI
SENZA ESSERNE SUPERATI

FAST FerroVie Sma

DIRETTIVO NAZIONALE

FAST FerroVie Sma

9/10/11 APRILE 2013

APPIA GARDEN HOTEL FORMIA (LT)

Relazione Direttivo FAST FerroVie

Care amiche e cari amici,

in queste occasioni è consuetudine fare i saluti, i ringraziamenti e poi passare all'analisi delle attività svolte nell'ultimo periodo, contestualizzandole nel momento storico in cui sono avvenute.

Nella stesura di questa relazione mi sono posto il problema: come iniziare, cosa dire, come dirlo, cosa proporre, come proporlo, evitando il rischio di dire cose ovvie, di essere banale.

È buona norma, solitamente, introdurre mettendo a premessa una frase del tipo:

"*stiamo attraversando una fase straordinaria".*

Vi assicuro che questa norma non è mai stata più appropriata come in questo momento.

Iniziando per ordine, secondo protocollo, vi ringrazio davvero di cuore per l'attività che molti di voi svolgono tutti i giorni sul territorio.

Ringraziamenti che non sono di forma o di Captatio benevolentiæ, ma per manifestare realmente l'apprezzamento della Segreteria Nazionale e mio personale a tutti voi che quotidianamente, fra mille pressioni e problemi di tutti i giorni lavorate al nostro fianco dalle regioni; tra molte avversità e con la preparazione che abbiamo tutti fatto da autodidatti sul campo.

Le difficoltà sono dovute soprattutto alla necessità di doverci imporre in molte sedi relazionali come OS rappresentativa e con diritto di cittadinanza nel mondo del lavoro della mobilità, forse più di altre sigle addirittura a speculare carattere territoriale che godono di prerogative sindacali degne delle più grandi confederazioni sindacali.

È indubbio anche che questa più di altre volte, nell'analisi che va dall'ultimo congresso celebrato prima dell'estate 2012 ad oggi, abbiamo attraversato un periodo veramente impegnativo e carico di importanti avvenimenti che possiamo sinteticamente raccogliere nei seguenti punti:

- Stipula del CCNL della Mobilità area Attività Ferroviarie;
- Stipula del CCA di NTV;
- Stipula del CCA di RCI;
- Stipula del CCA di Trenord;
- Gestione e consolidamento CCA di RTC;

- Gestione del CCNL della Mobilità nel settore degli appalti;
- Vertenza aperta per il CCNL della Mobilità Area Autofiloferrotranvieri;
- Gestione CCNL della Mobilità area Attività Ferroviarie nel Gruppo FSI e soprattutto in Trenitalia.

Temi che se solamente si dovessero programmare per l'attività da svolgere in un quadriennio, farebbero accapponare la pelle. Noi li abbiamo obbligatoriamente affrontati nell'arco degli ultimi sei mesi del 2012 e in questi primi mesi del 2013.

Altro tema che meriterebbe un'accurata riflessione sta proprio nel fatto che gli accordi sindacali troppo spesso avvengono per reazione ai problemi del lavoro, non più per programmazione e progettazione di adeguamento del mondo del lavoro alle esigenze che i cambiamenti sociali ci impongono.

Come dicevo prima, queste attività andrebbero contestualizzate nello scenario politico economico che sta attraversando l'Italia.

Oggi ritengo che nessuno possa mettere ragionevolmente in discussione il fatto che lo scenario politico/economico è, eufemisticamente parlando, *"particolare"*. Comunque, riguardo al momento politico avremmo modo di parlarne nel Direttivo della FAST/Confsal che si svolgerà a seguito del nostro, per ora ci atterremo ai temi strettamente legati al mondo della Mobilità e alla necessità di trovare la nostra collocazione in tutte le regioni italiane come parte sociale di riferimento quando si parla di Trasporto Pubblico Locale, Trasporto Ferroviario e Appalti ad esso correlati.

Ritengo che nei lavori di questo Direttivo Nazionale dovremmo dibattere e approfondire per progettare l'attività dei mesi che ci separano dal prossimo direttivo. Se queste ragioni saranno da tutti condivise è evidente che dobbiamo fare il massimo sforzo per evitare di cadere nelle discussioni che più impegnano la nostra attività sindacale, come le diverse vertenze aziendali, per concentrarci su come ottimizzare le risorse e le nostre capacità per poi risolvere quei problemi e dare risposte concrete a chi ancora crede in noi come sindacato.

Fare in questi giorni un "cahier de doléances" (quaderno delle lamentele) servirebbe solo a noi stessi, mentre fare una discussione approfondita su come migliorare le forme di comunicazione interna ed esterna al sindacato, ottimizzare le competenze di chi ha le conoscenze adeguate per determinati temi, aiuterà tutti ad affrontare meglio il periodo che abbiamo davanti.

Dobbiamo necessariamente prendere coscienza che il momento sindacale non è difficile o delicato oppure critico o drammatico, stiamo attraversando un periodo tragico perché è difficile confrontarsi con la base, impossibile dialogare con le imprese, impensabile cercare di evidenziare la propria azione rispetto agli altri

sindacati quindi la strada che ci resta è quella della competenza, della coerenza, dell'ascolto, del confronto a ogni costo, dell'obbiettività e anche del riconoscere i proprio errori e i propri limiti; strada, questa, che la politica non ha certamente intrapreso e i danni oggi sono evidenti a tutti.

Noi che nasciamo dal "sindacalismo di mestiere" e che in questi anni abbiamo accettato la sfida che il rinnovamento del mondo del lavoro ci ha imposto, sicuramente soffriamo meno di altri questo modo di vedere il sindacato, perché in effetti è da sempre stato il nostro modo di essere sindacato.

Sì, sono convinto che questo è stato il nostro modo di essere sindacato, soprattutto di chi come me da sempre ha scelto di militare nel sindacalismo autonomo.

Temi che riprenderemo nel direttivo della FAST/Confsal, ma che ora servono per darci un metodo di azione e di programmazione.

Dicevo che con le Imprese è impossibile dialogare e forse è questo il punto principale da cui partire, perché in una nazione dove la politica dei trasporti è ormai inesistente da qualche lustro, la crisi che ci sta travolgendo è ormai un alibi per il management che sempre con maggiore spocchia manifesta la scarsa volontà al confronto, ritenendo le relazioni industriali un "necessario disturbo alla propria attività" e come tale approcciano alle riunioni sindacali.

Questo atteggiamento, purtroppo, dobbiamo denunciarlo soprattutto nelle Imprese Ferroviarie, nessuna esclusa; dalla storica Trenitalia alla moderna NTV, passando per le numerose imprese ferroviarie del trasporto merci.

Ma mentre Trenitalia, pur cercando, come tutte le imprese, di costringere il sindacato a un mero ruolo notarile sulle scelte delle politiche del lavoro, è obbligata per la sua natura al rispetto del rapporto con i dipendenti, purtroppo nelle altre imprese ferroviarie, compresa la moderna NTV, quando vengono denunciati disagi del personale sempre con maggiore chiarezza viene dichiarato che *"se non sono soddisfatti della società, le porte sono grandi per entrare ma anche per uscire!".*

Un'infelice esternazione che richiama la teorizzazione "*dell'esercito di riserva*", espressione con la quale Karl Marx, nel suo libro "Il Capitale", indicava la massa di disoccupati in un'economia capitalistica e la loro funzione di facile sostituzione dei lavoratori che rivendicano diritti.

Beh, oltre a essere concetti che riteniamo debbano essere superati, se non altro per senso di civiltà, sentirseli ricordare oggi in aziende moderne, con azionisti

importanti sia nel mondo dell'imprenditoria nazionale, sia nel mondo della politica come nella finanza e nel mercato internazionale, ci fa veramente preoccupare.

Vorremmo poter oggi riascoltare i discorsi di chi qualche anno fa teorizzava i vantaggi della liberalizzazione, dove i clienti avrebbero avuto grandi vantaggi e i lavoratori, a fronte di maggiore produttività, avrebbero lavorato meglio e con maggiore dignità, il tutto con un vantaggio per le casse della finanza pubblica.

Oggi è troppo facile criticare, già lo fanno in molti e sotto la bandiera della contestazione è facile arringare le folle e trovare consensi. Più difficile – e spesso impopolare – è evidenziare i problemi e collaborare per le soluzioni.

Quindi, vorremmo educatamente evidenziare che ad oggi la Liberalizzazione ferroviaria non ha portato più qualità nel trasporto merci e neanche è riuscita a spostare il traffico dalla strada alle ferrovie; i carichi di lavoro sono aumentati e la qualità della vita di chi opera nel settore è certamente peggiorata, peraltro senza dare grandi prospettive future a questo tipo di modalità che indubbiamente necessita di una concreta politica del trasporto merci. Politica che non deve per forza essere tradotta in finanziamenti da Stato.

A difesa di tale situazione qualcuno porrà a ragione la crisi attuale, ma personalmente ritengo che, anche a fronte di una ripresa, senza una vera politica di merito le merci andranno sempre più su strada e sempre meno su rotaia.

Il Trasporto viaggiatori oggi è praticamente in dismissione a fronte di quello Alta Velocità che invece ha sicuramente portato, per ora, un vantaggio alla clientela, data la "guerra dei prezzi" messa in atto nella prima fase, ma ha portato una rincorsa al continuo taglio del costo del lavoro richiedendo deroghe contrattuali spesso accettate dal sindacato solo dopo che nei fatti erano state in maniera strisciante e "politicamente scorretta" già fatte subire al personale.

Ha comportato, poi, un evidente e gravissimo danno sociale tagliando sostanzialmente l'Italia in due parti: una con un alto livello di mobilità, l'altra praticamente ferma.

Il trasporto regionale, nei fatti, si integra nel discorso relativo al Trasporto Pubblico Locale. Le condizioni che tutti i giorni chi viaggia per lavoro deve subire sono sotto gli occhi di tutti. In Lombardia, poi – ma anche in molte altre regioni – pensavano che il problema fosse Trenitalia, quindi hanno creato una società unica in cui la regione, nel doppio ruolo di committente e azionista al 50% la fa da padrona. Hanno raggiunto il massimo di inefficienza nel mese di dicembre, mettendo alla luce un'incapacità a dir poco imbarazzante.

Mentre dal canto suo il TPL, attanagliato da mille problemi, fra la messa a gara del servizio o l'assegnazione *in house*, fra il rinnovo del CCNL scaduto da tempo immemorabile e la continua richiesta di maggiore produttività, manifesta una qualità del servizio a livelli inaccettabili.

E' proprio l'aspetto contrattuale del TPL a catalizzare di più la nostra attenzione; una trattativa senza fine che si protrae da anni senza che gli sforzi del sindacato al tavolo trovino concretezza nelle imprese. Anzi, anche l'assioma ASSTRA e ANAV andrebbe un po' analizzato, perché se è vero – com'è vero – che si muovono all'unisono, è anche evidente che la seconda, ANAV, deve sottostare alle posizioni di ASSTRA, sia per motivi di opportunità imprenditoriale che di rapporti di forza.

Proprio da questo ragionamento vorrei trarre alcuni elementi di analisi che ci hanno portato a scrivere la lettera alle AADD e alle presidenze di Camera e Senato in merito alla forzata lettura che vorrebbe le imprese del TPL rientranti nel decreto di contenimento dei costi del lavoro del pubblico Impiego.

Sicuramente non è oggi il momento di dibattere la questione ma, come abbiamo rappresentato nella nostra lettera, in questi anni molti elementi hanno caratterizzato una diversa volontà del legislatore, ma anche delle imprese. Solo ora, a seguito di una sentenza a nostro avviso molto discutibile sul riconoscimento degli scatti di anzianità, ASSTRA informa le proprie associate della nuova posizione. Dimenticandosi, la stessa ASSTRA, che anche il costo del management rientra nel costo del lavoro e quindi sarebbero illegittimi anche i premi alla dirigenza di fine anno che sono stati elargiti in alcune aziende venete, anche motivo di polemica politica sui mass media.

In questo scenario politico/sociale, che forse potremmo ritrovare in Italia solo durante i periodi bellici, dove il calo di attività produttive è impressionante, il trasporto poteva essere uno dei cardini per programmare la ripresa, invece anche sul trasporto la ricerca forsennata di riduzione dei costi e non a ricercare il massimo risparmio, ci sta portando nel circolo vizioso della sempre maggiore crescita della disoccupazione. Il settore degli appalti ferroviari la sta subendo in maniera ancora più grave di altri comparti, sicuramente per la congiuntura economica, ma soprattutto per l'accentuarsi delle difficoltà che da sempre attanagliano il settore.

La stipula del CCNL della Mobilità area AF, con le sue clausole di salvaguardia, aveva l'aspirazione di tutelare anche questa categoria di lavoratori, ma fra le aziende che ancora non hanno aderito e quelle che hanno aderito ma non onorano gli impegni presi, il fermento nel settore è in continuo aumento.

Inoltre anche lo stesso Gruppo FSI non ci sembra molto convinto nell'imporre le clausole di salvaguardia contrattuali.

In pratica questo comparto sconta un'applicazione del CCNL della Mobilità, area contrattuale Attività Ferroviarie molto variegata da parte delle imprese che, se aderenti all'associazione datoriale firmataria, spesso non onorano gli impegni contrattuali, mentre imprese che aderiscono all'associazione datoriale non firmataria stipulano accordi aziendali e onorano gli impegni previsti del CCNL, pur non volendo nominarlo fino quando la propria A.D. non lo sottoscrive. Comportamento che spesso rischia di confondere anche i ruoli fra nazionale e regionale, ma probabilmente condividerete con me che è il problema minore, come lo è quello della regolarizzazione dei contributi sindacali al quale però dovremmo dare tutti maggiore attenzione, perché comunque molte di queste società di "*gentleman*" ritirano i soldi ai lavoratori ma poi non li girano al sindacato, mettendo in atto un'autentica *appropriazione indebita*.

Se poi a queste problematiche aggiungiamo le difficoltà di dialogo fra OS (soprattutto sul territorio) al sovradimensionamento cronico degli organici, otteniamo un mix micidiale quando, con il calo di produzione della committenza, si riduce ulteriormente la richiesta di manodopera. Lo scorso anno abbiamo cercato di gestire la drammatica vicenda dei treni notte che di fatto è, allo stato, solo sopita, ma che si accavalla con le continue richieste di solidarietà avanzate in ogni regione. Il sindacato rischia di vedersi sfuggire il controllo della vertenza, perché in momenti come questi diventa complicato far comprendere il concetto di solidarietà. Inoltre chi si rende conto di avere il lavoro nel proprio territorio mal concilia l'idea di fare sacrifici per i territori limitrofi, tanto più quando anche le riforme del lavoro e degli ammortizzatori sociali non aiutano certamente a veicolare fra i lavoratori concetti solidaristici necessari in stagioni come questa.

Se questo scenario di crisi persiste, non appare ardito immaginare che il tema della solidarietà interesserà presto tutto il comparto, sia ferroviario, sia del TPL; già oggi diverse imprese hanno difficoltà a garantire le normali scadenze retributive.

Certamente, non è stato facile spiegare la firma del CCNL della Mobilità ai ferrovieri e ancor meno ai dipendenti di Trenord, però ora è il momento di guardare avanti. Riguardo a Trenord, siamo stati chiari con una lettera unitaria che mette la dirigenza davanti a una scelta: o si completa il percorso contrattualmente condiviso e si risolvono i notevoli problemi gestionali facendosene carico, oppure il sindacato disdice gli accordi e si dovrà individuare un nuovo percorso.

Riguardo all'atteggiamento di Trenitalia non penso ci sia necessità di dover relazionare sul suo comportamento. Continua a bloccare le relazioni industriali

accusando il sindacato di non volere l'utilizzo del tristemente famoso software "Crew Management", ultimamente chiamato "l'ottimizzatore"; sanno bene che il problema con il sindacato è, invece, il mancato rispetto degli accordi!

Anche qui siamo alla fine dei tatticismi e se l'ing. Soprano, AD di Trenitalia, insiste a tenere questo livello di relazioni sindacali, intestardendosi a utilizzare qualcosa che non risponde alle sue esigenze diventa veramente tutto difficile da comprendere. È complicato capire già le altre imprese che si affidano a software per gestire la produzione del personale dell'esercizio ferroviario, creando grandi imbarazzi per la scarsa capacità individuale della dirigenza a programmare e gestire il trasporto ferroviario, (vedi, come già detto, i disguidi di Trenord di fine anno); diventa incomprensibile se anche e soprattutto Trenitalia, che non può avere l'alibi del noviziato, visto che la gestione della programmazione è affidata a un vecchio turnista che, senza software, riusciva meglio a programmare la produzione rispetto a ora con "l'ottimizzatore".

Come direbbe Wiliam Shakespeare: "*c'è del marcio in Danimarca".*

In questo direttivo, viste le difficoltà di verificare i dati che ci forniscono le imprese, dovremo trovare sistemi che migliorino la comunicazione fra la segreteria nazionale e le segreterie regionali, nonché fra quest'ultime e il personale. Dobbiamo trarre, come al solito, di necessità virtù, perché solamente una comunicazione ottimale ci permetterà di verificare nel minor tempo possibile le violazioni contrattuali, le variazioni di produzione, la distribuzione dei carichi di lavoro. Si, sappiamo bene che sono elementi di informativa contrattuale, ma nel frattempo che litighiamo per farceli dare, organizziamoci per prenderceli da soli!

Più volte abbiamo detto che il progetto del contratto nazionale unico del settore della mobilità nasceva all'inizio degli anni 2000 e nel 2003 è nato il CCNL delle Attività Ferroviarie. Senza perderci in un inutile riassunto, è importante ricordare che da allora sono nate diverse imprese ferroviarie e solo ora, con il CCNL della Mobilità, stiamo riuscendo a farle aderire con un loro contratto aziendale che recepisce quello di settore. Questa operazione è per ora riuscita con RTC, con RCI, con NTV, con Trenord, inoltre sono aperti i negoziati con altre imprese ferroviarie come ISC, ecc …

Quindi possiamo affermare che i nostri sforzi stanno portando il settore verso quel contratto di settore che dovrà garantire il mondo del lavoro da fenomeni di *dumping* sociale, molto pericolosi nei sistemi liberalizzati.

Nella qualità di parti istitutive del Fondo Bilaterale siamo dovuti intervenire per adeguarne l'accordo del 2009, prolungando la tempistica delle prestazioni

straordinarie oltre il limite massimo di 48 mesi previsto all'art. 10 del suo Regolamento.

Si tratta di una modifica di tutela per i lavoratori "esodati" che, pertanto, si applicherà solo ai Ferrovieri già destinatari delle prestazioni straordinarie alla data del 4 /12/ 2011 – i cosiddetti salvaguardati – per i quali, a causa delle modifiche legislative nel frattempo intervenute, si è reso indispensabile prevedere una permanenza nel Fondo per più di 48 mesi per farli accedere alla fruizione dell'assegno pensionistico.

Abbiamo dato così attuazione all'art. 16 del Regolamento, nel quale le O.S avevano preteso la stesura di una norma di salvaguardia per i Ferrovieri in esubero immessi nel Fondo, proprio per i casi d'intervento di modifiche alle norme pensionistiche che potevano essere attuate nel corso della sua vigenza, così come puntualmente purtroppo si è verificato con la legge 114/2011, più comunemente nota come "manovra di Natale".

Prima di passare ad analizzare lo stato della vertenza di rinnovo del CCNL della Mobilità era Autofiloferrotranvieri, lasciatemi dedicare un breve passaggio ad RFI, la società dell'infrastruttura ferroviaria che da sé meriterebbe una lunga analisi per mettere in evidenza come sta dismettendo parti importanti dell'infrastruttura nazionale, concentrandosi sulle linee più redditizie. Pur percependo contributi per mantenere in efficienza l'infrastruttura, anche quella secondaria al grande traffico ma importante per le periferie Italiane, continua in un lento e costante smantellamento, partito dal famoso progetto "rete snella".

Sinceramente riteniamo che proprio attraverso una politica di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e la ricerca di riduzione delle rigidità che il sistema treno ha in se, come ad esempio le terminalizzazioni dei treni con prezzi standard, potrebbe passare anche il rilancio delle attività produttive italiane.

Purtroppo, se le reazioni industriali sono difficoltose nelle imprese ferroviarie che poi comunque i treni devono farli viaggiare, diventano impossibili in un'azienda dove la dirigenza si comporta da management, ma già si sente iscritta fra i boiardi di stato.

Comunque, mentre nelle diverse nazioni europee regnano le più diverse applicazioni delle direttive UE in merito alla liberalizzazione del settore, la commissione europea tira dritto e fra mille critiche e altrettanti sproni a proseguire, il 30 gennaio 2013 ha emanato il cosiddetto 4° pacchetto sulle liberalizzazioni, che si pone l'obiettivo di migliorare l'offerta dei servizi ferroviari.

È evidente che gli obiettivi sono nobili e sicuramente danno l'idea di un'Europa ancora una volta a due velocità: quella della politica comunitaria che continua a emanare direttive sempre più vincolanti per gli stati membri e quella degli stessi stati membri, sempre incomprensibilmente in ritardo nella loro applicazione. Dico ciò perché ritengo importante evidenziare che la denunciata assenza di una chiara politica dei trasporti in Italia ci pone in grande svantaggio rispetto a nazioni che, più o meno in linea con le direttive UE, comunque riescono a programmare la loro linea politica nazionale sui trasporti.

Anche per la commissione UE, composta non da marziani ma da parlamentari eletti nelle varie nazioni, il tema dei trasporti viene ritenuto di importanza fondamentale soprattutto per affrontare problemi quali la crescente domanda di traffico, la congestione, la sicurezza dell'approvvigionamento dei combustibili e la decarbonizzazione.

Purtroppo, la stessa UE comunica che diversi stati europei sono attualmente in fase di stagnazione o declino e proprio per questo, per incoraggiare una maggiore innovazione delle ferrovie aprendo alla concorrenza i mercati del trasporto nazionale di passeggeri, sono emanate proposte di misure di ampia portata.

Questa è, di fatto, la sintesi delle dichiarazioni di alcuni commissari UE, come il Presidente e il Vice presidente della Commissione trasporti e turismo ma, come abbiamo detto, in Italia non possiamo dichiararci soddisfatti. Le proposte essenzialmente sono incentrate su quattro principali ambiti: efficienza delle norme e delle omologazioni; maggiore possibilità di scelta grazie all'ingresso di nuovi attori della gestione dei servizi ferroviari; un'infrastruttura funzionante e una forza lavoro competente.

Noi potremmo riassumere così:

- chiarezza delle norme e maggiore controllo dell'ANSF, e anche dell'Agenzia Europea con possibilità di vigilanza attiva e sanzionatoria adeguata. Praticamente, a nostro avviso, andrebbero pesantemente riviste nel ruolo e nelle competenze.
- Favorire la nascita di nuove Imprese ferroviarie. In Italia questo è stato fatto, ma ora secondo noi è urgente trovare il modo di chi e come deve garantire il cosiddetto trasporto universale di persone e mezzi, perché dove c'è il mercato la concorrenza esiste, dove non c'è il mercato - e prevalentemente al sud Italia - serve una seria politica dei trasporti, per rompere questa continua divisione della mobilità che impatta inesorabilmente sulle attività industriali e sulla vita sociale.
- Un'infrastruttura funzionante. Auspichiamo che non venga interpretata, come del resto fa attualmente RFI, come maggiore efficienza delle linee ad elevata utilizzazione e un conseguente smantellamento delle altre.

- Lavoro competente, traducibile in cura della formazione, valorizzazione delle professionalità, coerenti orari di lavoro che garantiscano un'adeguata vita sociale.

Sicuramente in merito dovremmo fare qualche convegno, sia a livello comunitario grazie alla nostra associazione con l'ALE, sia a livello nazionale per meglio affrontare e poter dire la nostra idea in merito. La necessità nasce dal fatto che, al netto delle polemiche, la commissione UE ha imposto che per il 2019 il trasporto passeggeri deve essere completamente liberalizzato. Siccome la nostra esperienza dice che in Italia siamo sempre più realisti del re, è bene tenere alta l'attenzione.

La vera polemica oggi si concentra sulla qualità e sulle modalità di separazione netta delle infrastrutture dalle imprese ferroviarie, dove a fronte di una larga volontà politica c'è chi bene conosce il sistema. Sinceramente sentiamo di iscriverci nei secondi, quelli che ritengono che sia solo un esagerato aumento dei costi su scala comunitaria e un abbattimento di garanzie e sicurezza. Riteniamo, invece, importante che nella rivisitazione delle responsabilità dell'agenzia ferroviaria europea e in quella nazionale (ANSF di cui al d.lgs 162/2007) sia prevista fuori da RFI la gestione dell'assegnazione delle tracce orarie e la normativa di esercizio ferroviario. Infatti, non riteniamo sufficiente che l'ANSF emani solo i principi e i criteri d'esercizio e non un minimo di regole complete, chiare e omogenee per le competenze e la ripartizione delle responsabilità dei vari soggetti interessati.

A sostegno della completa liberalizzazione qualcuno porta l'esempio che in Europa ci sono nazioni che già dal 2005 l'hanno realizzata. Per quanto ci risulta è il Belgio ma vorrei far notare, con il dovuto rispetto, che il Belgio è grande come una media regione italiana. È evidente che i problemi lamentati soprattutto dalle associazioni dei pendolari in Italia ricadono non sul tipo di sistema ma sulla necessità del controllo e delle responsabilità che lasciano molto a desiderare e favoriscono lo stato di degrado del trasporto regionale e del TPL.

Il negoziato per l'area contrattuale attinente il TPL continua con una serie di incontri fra le AADD e le OS firmatarie del vecchio contratto.

Nel mese di dicembre 2012 è stato allargato il confronto anche alle regioni, perché evidentemente il nodo principale resta legato alle risorse economiche che sembra non giungano alle aziende, almeno nella loro totalità.

Anche se, almeno per il momento, solo da spettatori, riteniamo che il passaggio con le regioni abbia prodotto qualche effetto positivo. Infatti il primo tema che era necessario affrontare era quello del disordine istituzionale nella programmazione e il finanziamento dei servizi del TPL. Questo tipo di scelta non poteva che passare

attraverso la costruzione di un chiaro livello nazionale che è stato definito con la legge di stabilità 2013, che ha istituito dal 1 gennaio 2013 il Fondo Nazionale di Settore dotato, per il periodo 2013/2015, di quasi 5,5 miliardi di euro, vincolati al finanziamento dei contratti di servizio che le regioni e gli enti locali hanno in atto con le imprese di trasporto pubblico, compresi quelli che le regioni hanno in atto con Trenitalia.

Ad oggi, per quanto ci è dato sapere, il Governo e le Regioni non hanno ancora stabilito i criteri di ripartizione.

Mentre comunque qualche passo avanti, anche se non soddisfa le esigenze reali del settore, viene fatto, sotto l'aspetto contrattuale ci sembra di capire che la massima disponibilità data dalle AADD è il rispetto dei minimi di legge. Meno male che almeno dichiarano di voler rispettare le leggi dello Stato, non dando spazio all'accordo pattizio se non per chiedere ulteriori deroghe.

Il 12 di Aprile anche noi abbiamo dichiarato un'ulteriore azione di sciopero nel comparto e probabilmente, se dovesse nascere un Governo che anche nel breve periodo dia indicazioni di cambiamento, anche in questo settore dovremmo auspicare una svolta. Necessiterà, quindi, intensificare le azioni sindacali sia a livello nazionale per pretendere i giusti riconoscimenti per il nostro status di confederazione e federazione rappresentativa su tutto il territorio nazionale, sia per la nostra crescita costante come rappresentanza nel comparto; a livello regionale dovrete lavorare per accrescere la nostra rappresentanza in tutte le aziende del comparto.

Proprio sul tema della nostra penetrazione sul territorio dovrebbe concentrarsi il lavoro dei segretari regionali perché ritengo che oggi, in diverse regioni, i problemi delle aziende vadano gestiti dalle strutture, quindi dai Segretari, magari in tandem con i Segretari Regionali FAST/Confsal, concentrandosi sulla rappresentatività territoriale.

Sono cosciente che stiamo chiedendo ulteriori sforzi con risorse sempre più limitate ma, se vogliamo continuare a esercitare il nostro ruolo, siamo costretti a stringere i denti e chi non se la sente deve avere l'onestà di lasciare il passo e mettersi a disposizione con le proprie competenze e disponibilità.

Chiaramente, come struttura nazionale, dal mese di maggio riavvieremo il percorso della formazione interna con corsi mirati alle nostre amiche e amici più giovani che si avvicinano all'attività sindacale. L'esperienza fatta in precedenza è stata sicuramente positiva e riteniamo vada ripercorsa, dando ad essa anche una cadenza sistematica. Certamente questa è la strada che ci permetterà pian piano di fare i

primi corsi di approccio al sindacato direttamente sul territorio, per creare quella classe dirigente preparata che ci permetterà di proseguire il nostro percorso.

Più che nei tempi passati avremmo la necessità di avere chiari i ruoli, le responsabilità e le competenze che sono a carico di chi ha responsabilità nazionali e di chi ha quelle periferiche, come di chi ha responsabilità di federazione e di chi ha responsabilità del sindacato.

Ritengo che solo se intraprendiamo questa strada possiamo tutti partecipare alla costruzione del nostro sindacato autonomo, per il quale da sempre tutti noi ci siamo battuti e sacrificati. Se oggi non facciamo il salto di qualità, difficilmente avremo la possibilità di continuare la nostra idea di sindacato.

Diverse sono state le occasioni in cui abbiamo affrontato questi temi, sempre abbiamo deciso la strada da intraprendere e se ancora oggi siamo in condizione di poter programmare il nostro futuro, significa che abbiamo fatto scelte coerenti con i tempi e siamo stati conseguenti alle nostre scelte.

Nella costante riorganizzazione partiamo quest'anno con il giornale rinnovato per la Federazione, quindi avrete notato che ancora non siamo usciti, perché stiamo facendo le procedure di certificazione della testata che si chiamerà "La Voce Trasporti & Diritti". Il nuovo giornale si pone come obiettivo la diffusione della FAST/Confsal, pertanto i primi numeri saranno ancora prevalentemente di informazione e opinione sui temi della Mobilità, ma man mano che adegueremo la redazione dovrà raccogliere notizie e opinioni sul mondo dei trasporti.

Sempre in tema di comunicazione stiamo attivando dei forum sul nostro sito www.sindacatofast.it che sarà comune per tutti, con parti specifiche per le varie società dove sarà possibile scambiare idee, opinioni e critiche in zone riservate e destinate a migliorare la comunicazione a due vie fra sindacato e associati.

Inoltre anche il sistema dei notiziari mirati per società o comparto, secondo i casi, è un impegno che come segreteria nazionale ci assumiamo per favorire la comunicazione mirata a una via.

Proprio con l'ottica di assistere e migliorare sia la comunicazione che l'attività sul territorio, cade la decisione che prima come Segreteria Nazionale poi come Direzione Operativa abbiamo preso in merito alla gestione della crisi della struttura Regionale Emilia Romagna. Infatti, al netto delle polemiche, il problema sostanziale è stato quello di dover prendere atto che le forti critiche avanzate rispetto alle scelte del sindacato, quindi la protesta che nasceva dal territorio, non solo non portavano un maggiore proselitismo, ma addirittura un forte ridimensionamento.

Attualmente non esistono le condizioni numeriche neanche per fare un congresso, quindi insieme abbiamo deciso di dare la possibilità a colui che probabilmente ha il riconoscimento dai pochi iscritti in regione, di lavorare con una struttura leggera e rilanciare la FAST FerroVie sul territorio.

Concludendo,

vi propongo in estrema sintesi qual è la strada sulla quale indirizzarci:

- miglioramento delle **competenze,** mirandole anche ai singoli mestieri;
- **coerenza** nei comportamenti e nelle linee politiche, soprattutto di chi ha ruoli sindacali;
- perfezionamento della capacità di **ascolto** che deve avere ogni singolo attivista sindacale per poi elaborare le proposte adeguate;
- disponibilità al **confronto,** che non sempre è facile sostenere sia con le controparti datoriali sia con le lavoratrici e i lavoratori;
- **obiettività** nelle analisi interne dove necessita riconoscere e prendere coscienza degli errori e dei propri limiti, per farne possibilmente punti di forza.

Infine – e soprattutto – tenere a riferimento e trasmettere l'idea della **Solidarietà,** che in particolari momenti storici è indubbiamente un valore determinate per comprendere e assumersi responsabilità nelle fasi di riforma, nel nostro caso nel mondo del lavoro.

Solo passando per questa strada, certamente difficile e tortuosa, potremo costruire e consolidare la FAST FerroVie nel suo settore di competenza e grazie alla FAST – Confsal e alla Fondazione SMA, sempre più attiva e concreta, possiamo crearci quella consistenza che in futuro permetterà al nostro sindacato di avere delle robuste basi, anche strutturali e non solo fatte di ideali e della propria storia.

Oggi, è inutile negarlo, la politica si sta riorganizzando e siccome da tempo si parla della rappresentatività e rappresentanza del Sindacato, ho la concreta sensazione che le due cose troveranno insieme la soluzione. È evidente che dovremo tenere questo tema fra le nostre priorità, perché stiamo rischiamo che il sistema nasca, come spesso capita in Italia, a certificazione dello status quo e a tutela di chi oggi già ha abbastanza garanzie.

Grazie per l'attenzione e vi auguro un buon lavoro

Viva la FAST FerroVie