CONGRESSO NAZIONALE

SALERNO 23-24-25 MAGGIO 2016

RELAZIONE SEGRETARIO REGIONALE

CAMPANIA-MOLISE

Oggi siamo riuniti in questa splendida cornice campana e questo per noi rappresenta un duplice motivo d'orgoglio: primo perchè la scelta di celebrare qui a Salerno, una delle più belle province campane, il Congresso Nazionale è per noi un onore e secondo perchè il momento e il luogo in cui tale Congresso viene celebrato non poteva essere più adatto. E' proprio in questi giorni, infatti, che Fast Ferrovie Campania-Molise ha ottenuto un grande risultato per il nostro Sindacato. Finalmente si apre una breccia che potrà permetterci di attivare un percorso di forte sviluppo in termini di rappresentanza e di relazioni industriali nelle aziende del TPL. Il 19 maggio 2016 il Giudice Unico del Lavoro del Tribunale di Napoli ha emesso una ordinanza di **accoglimento totale** delle richieste fatte da Fast Ferrovie Campania-Molise che in virtù dell'art.28 Legge 300/70 denunciava il comportamento antisindacale dell'azienda ANM: società pubblica del TPL di proprietà del Comune di Napoli.

Questo risultato che per noi non rappresenta un punto d'arrivo, bensì un punto di partenza per poter confermare e allargare sempre più la nostra presenza in un settore che ci vede, non per colpa nostra, bistrattati ed emarginati, è stato possibile ottenerlo grazie al lavoro svolto in Campania dai propri attivisti, specialmente quelli del settore che hanno creduto in noi e fino all'ultimo non ci hanno abbandonato nonostante fossero consapevoli del fatto di dover sacrificare il proprio tempo libero e nonostantre spesso abbiano dovuto subìre attacchi personali all'interno della propria azienda, ma grazie anche alla lungimiranza ed al convincimento che ha avuto il nostro Sindacato nel ritenere necessario ed irrinuciabile percorrere (ancora in tempi non sospetti) la strada del Contratto unico della Mobilità: proprio questa infatti è stata una delle motivazioni, probabilmente la più pregnante, che ha fatto orientare il Giudice verso un accoglimento totale delle nostre richieste. Ma un grazie veramente sentito va anche a chi ha seguito tutto l'iter giudiziario con competenza e argomentando con dovizia di particolari smontando una ad una le tesi della controparte, e dimostrando sempre il suo profondo convincimento nella buona

riuscita della operazione: l'avv. Vitiello Carlo.

Premesso questo, mi accingo a relazionare su quelli che sono gli argomenti propri dell'assise che stiamo celebrando e che proverò ad analizzare in maniera quanto più sintetica ma efficace possibile per non togliere tempo agli altri relatori che mi seguiranno.

Attualmente, così come già da tempo ci ritroviamo a dover prendere atto in diverse delle nostre assisi statutarie, viviamo in una crisi stagnante che non accenna a finire e probabilmente non finirà ancora per molto tempo. Una crisi che sta rivoluzionando la vita di molti e che "autorizza" i governi, non solo quello italiano, a chiedere sempre di più l'adozione di riforme lacrime e sangue, con sistematici tagli della spesa pubblica, annullamento di diritti guadagnati negli anni a seguito di lotte talvolta anche sanguinose e imponendo alle popolazioni sacrifici sempre più duri.

In un contesto del genere non è pensabile nè tantomeno attuabile un ritorno a condizioni precedenti quando stavamo tutti un pò meglio. Ora vige la legge del mercato, che non necessariamente è qualcosa di sbagliato, non fosse altro per l'uso distorto che ne fa la grande finanza e pertanto diventa irrinunciabile anche per il sindacato, adeguare la propria azione a quelli che sono i cambiamenti del nostro tempo senza mai perdere di vista quello che è il proprio ruolo: rappresentare e tutelare i lavoratori, *(potrebbe sembrare un paradosso soprattutto rispetto alle critiche che oggi vengono mosse al sindacato, ma un famoso teorico del sindacato Frank Tannenbaum affermava che il sindacalismo è il movimento conservatore del nostro tempo, questo a testimonianza del fatto che il ruolo del sindacato richiede sempre di mettere in campo azioni difensive e conservative)*, tenendo conto che le strategie da mettere in campo devono essere all'altezza dei tempi che corrono.

Noi in questo stiamo dando una grande dimostrazione di come essere attori del tempo in cui viviamo, adeguando sistematicamente la nostra struttura rispetto ai cambiamenti che si stanno susseguendo nel mondo del lavoro da noi rappresentato e rappresentabile. Mi riferisco al cambiamento che nel tempo ci ha visto passare da un glorioso sindacato di mestiere, lo SMA, a quello che stiamo per diventare adesso, così come ampiamente preannunciato dal nostro Segretario Nazionale e come appena approvato dai delegati qui presenti, e cioè Fast Mobilità. Anche se da profondo estimatore ed osservatore delle regole, mi sarei aspettato una maggiore attenzione volta a rendere più adeguate ed attuali le regole che permettono il buon

governo del nostro Sindacato: mi riferisco al nostro Statuto. Non è la prima volta che mi esprimo in questo senso, anzi diciamo che fin dalla sua stesura risalente al lontano 2012, ho espresso la mia contrarietà sebbene nello svolgimento del mio ruolo mi sono sempre riferito ad esso pedissequamente ed ho sempre preteso il rispetto delle regole che vi sono scritte, però avrebbe sicuramente meritato un'adeguata rivisitazione rispetto ai cambiamenti in atto sia al nostro interno, sia al cambiamento di fattori esterni e sia perchè al suo interno vi sono regole che lasciano molto spazio all'interpretazione precludendo così a chi deve osservarlo la possibilità di agire sempre in maniera consapevole e certa e non ultimo anche perchè in alcuni casi vi sono dei vuoti che chi poi si trova ad operare sul campo è costretto a coprire spesso con il buon senso. Anche se a qualcuno tutto questo potrebbe sembrare argomento di poco conto, tengo a dire che un giorno potrebbe anche succedere che la superficialità con cui si è andati a scrivere o non scrivere certe cose potrebbe rivelarsi un boomerang contro tutti o parte di noi tutti.

Analizzata per sommi capi la questione interna, passerei adesso ad esaminare le questioni che riguardano la nostra attività relativamente al mondo che rappresentiamo ed in funzione degli scenari che si stanno configurando nei diversi settori che rappresentiamo.

Nei tre settori che Fast Ferrovie rappresenta, si vive un momento molto delicato, per le cose di cui si sta andando a discutere, che metteranno alla prova, questa volta più duramente delle altre volte, il buon nome del Sindacato e della sua capacità a saper rappresentare realmente le istanze dei lavoratori che continuano a perdere diritti e tutele ed ai quali non viene nemmeno più prospettato un futuro sereno a causa degli interventi in materia di pensione in questi ultimi anni.

Nel Gruppo Fs si sta discutendo del nuovo CCNL e del futuro della Cargo. Due argomenti di delicata importanza e che dalle informative che costantemente riceviamo dalla Segreteria Nazionale non fanno presagire niente di buono e che a mio modesto avviso lasciano trasparire chiaramente che si è partiti col piede sbagliato da entrambi i fronti: quello aziendale e quello sindacale.

Le proposte che vedono richiedere un aumento dell'orario di lavoro ed una contrazione delle ore di riposo al fine di ottenere un aumento di produttività possono essere facilmente smontate e rigettate. E' dal 2003 che si concedono

all'azienda continui aggiustamenti sull'orario di lavoro e flessibilità a tutti i livelli.

Oltre a varie concessioni fatte anche sull'organizzazione e che hanno pesato non poco sui lavoratori del Gruppo, come ad esempio la concessione dell'agente solo, l'utilizzazione di software per la gestione dei turni del personale che doveva essere la panacea di tutti i mali causati dalla gestione dei dipendenti fatta da risorse umane, la nuova organizzazione nel settore manutentivo di RFI che di fatto carica maggiormente di lavoro gli operatori del settore e altro ancora. Tutte concessioni che sono state date all'azienda che di fatto non hanno portato e non porteranno a nessun aumento sensibile della produttività, ma solo ad un radicale taglio di posti di lavoro.

I risultati che il Gruppo ha ottenuto in termini di produttività e che va sbandierando in giro sono dovuti in buona parte ai sacrifici di alcuni lavoratori che sentono un forte senso di appartenenza e per il resto ad alcuni lavoratori che hanno sempre e solo mirato al guadagno incuranti della normativa e delle leggi sull'orario di lavoro e della sicurezza sui luoghi di lavoro. Un fenomeno la cui responsabilità per alcuni versi è da imputare anche al Sindacato e che si riflette molto negativamente sui lavoratori tutti e condiziona fortemente qualsiasi trattativa sull'orario di lavoro.

Infatti tutti ricordiamo molto bene quali furono i presupposti della trattativa sul CCNL stipulato nel 2003 dove gli effetti derivanti dal fenomeno dei cosiddetti "corridori" pesò non poco sulla stesura della normativa sull'orario di lavoro del personale di condotta e di scorta della società Trenitalia e si portò dietro tutta una serie di strascichi il cui prezzo lo si paga ancora adesso. In quell'occasione al Sindacato mancò la determinazione ed il coraggio per stabilire regole chiare ed esigibili affinchè si potesse eliminare questo fenomeno che tuttora si sta rivelando molto deleterio per tutto il personale ferroviario (senza contare i rischi che comporta anche a livello di sicurezza) e si lasciò la possibilità all'azienda di interpretare il CCNL a suo esclusivo vantaggio e di chi era disposto a lavorare senza regole. Neanche con quello successivo del 2012, pur concedendo maggiori aumenti dell'orario di lavoro, si è riusciti ad ottenere il duplice scopo di aumentare la produttività e di arginare il fenomeno degli starordinari che raggiungono i limiti imposti dalla legge e spesso li superano anche.

Di fatto l'allargamento a 38 ore dell'orario di lavoro portò solo ad una serie di problematiche nella stesura dei turni in quasi tutte le strutture in quanto di difficile

applicazione a meno che non si ricorresse a strane alchimie.

Anche per quanto riguarda la questione Cargo, è chiaramente riscontrabile che ci sono grosse responsabilità aziendali ed anche il Sindacato non può dirsi esente da colpe. Ricordo che già agli inzi degli anni 2000, io ero Segretario Regionale in Liguria al mio primo mandato e fummo convocati tutti i Segretari in una ristretta che rivestiva carattere d'urgenza da parte del Responsabile Cargo di quell'area. La notizia che ci fu data senza troppi giri di parole fu quella che la divisione versava in fortissime difficoltà economiche e che se fosse stata una società privata era nelle condizioni di poter dichiarare fallimento.

Quello che è successo da quel periodo fino ad ora in Cargo è sotto gli occhi di tutti e evito di narrarlo nei suoi particolari in quanto richiederebbe una esposizione piuttosto corposa. Certo è che la situazione attuale dimostra chiaramente l'incapacità gestionale ed organizzativa dei vari dirigenti che si sono succeduti in quella divisione nonchè il prevalere di interessi personali che hanno portato anche alla costituzione di una concorrenza esterna che in taluni casi ha avuto delle origini molto dubbie.

Cosa abbiamo fatto noi se non per fermare questi processi ma quanto meno per arginarli? Abbiamo intrapreso la nobile via della concertazione partendo dal presupposto che dando gli strumenti alla nostra azienda per poter operare secondo le sue esigenze si sarebbe tutelato il lavoro ed i lavoratori evitando eventuali ricadute che potessero discendere dal cosiddetto ricatto occupazionale.

Oggi però, a mio modesto avviso non è più pensabile un atteggiamento del genere al tavolo delle trattative. L'azienda ha delle pesanti e precise responsabilità per lo stato di cose che si è generato fin qui e non è giusto che il prezzo lo si faccia pagare sempre agli stessi. Allo stato attuale si può dimostrare chiaramente che lo sviluppo dell'azienda non passa attraverso l'appesantimento delle condizioni lavorative. Oggi in virtù anche del fatto che la vita lavorativa è aumentata grazie alle leggi in materia di pensione bisogna pensare ad altri percorsi che possano rendere più produttivi i lavoratori attraverso orari più dignitosi che tengano conto anche delle tutele da mettere in campo per certe tipologie di lavoro in funzione dell'aumento dell'età anagrafica di quei lavoratori. Bisognerebbe anche pensare, visto che la vita lavorativa è stata allungata ad una riforma del sistema degli scatti di anzianità e/o di

un cambio mansione una volta raggiunta l'età per alcune categorie a rischio.

Queste ed altre cose bisognerebbe mettere in campo e non aumenti di orario di lavoro e restringimenti delle ore di riposo. Accorgimenti che allo stato attuale renderebbero i lavoratori solo meno produttivi e che questa volta potrebbero procurare un danno pesante al Sindacato. Non sottovalutiamo quanto sta già succedendo in mezzo ai lavoratori. Non tanto per il fatto del movimento di protesta che si sta generando che è molto discutibile e che è anche conseguenza di responsabilità che fanno capo proprio agli stessi che ne prendono parte. Quello che rende questo fenomeno più delicato in questa fase è il fatto che tale movimento di protesta parte dai soliti organismi di base che attualmente si trovano in virtù dell'accordo di luglio 2015 sulle rappresentanze sindacali all'interno di queste ultime e potrebbero condizionare fortemente gli altri componenti delle stesse RSU.

Un'attenzione particolare nella stesura di questo contratto bisogna porla anche nei confronti di quei diritti che non sono più tali per i lavoratori e che in virtù anche delle organizzazioni che l'azienda si sta dando via via nel tempo procurano forti difficoltà alle lavoratrici ed ai lavoratori più disagiati. Mi riferisco con questo alle tematiche inerenti la refezione i parcheggi e tutto quanto riguarda la componente logistica che così come è strutturata attualmente crea soltanto ulteriori danni e appesantisce in maniera molto sensibile la giornata lavorativa dei dipendenti del Gruppo. Un Gruppo che perde sempre più di vista quello che è il prodotto finale che deve offrire e che rappresenta il prodotto treno. Assistiamo ormai anche con una certa inerzia all'incompetenza di molti dirigenti che dimostrano di non conoscere nemmeno come si muove un treno e attraverso quali processi. Ultima dimostrazione è stata quella offertaci dal nuovo AD che è stata la conferma di quel fenomeno deleterio che si sta verificando in azienda già da tempo e al quale non si è ancora messo fine (dal 1 giugno si continuerà sempre con lo stesso metodo). Si mettono fuori dall'azienda i pochi che ne capivano ancora di ferrovia e si sostituiscono con dirigenti di chiara collocazione politica.

Cosa dire poi dell'altra parte del ciclo lavorativo che ruota intorno al mondo ferroviario? Alla buona riuscita del servizio e all'ottenimento del grado di soddisfazione della cientela che si serve del treno per spostarsi da un posto all'altro, non intervengono solo i ferrovieri. C'è un altra categoria di lavoratori che contribuisce all'offerta di un servizio quanto più soddisfacente possibile prestando la

propria opera a bordo dei treni, o a tenere puliti gli stessi e le stazioni affollate da viaggiatori e a tante altre attività accessorie. Mi riferisco ai lavoratori degli appalti. Questi nostri colleghi da anni ormai subiscono le anomalie di un sistema che è quello delle gare che penalizza molto le imprese concorrenti e attraverso le quali le società committenti del Gruppo FS cercano di ricavarne il maggior vantaggio possibile ribassando sensibilmente le basi d'asta.

Tale sistema non permette alle aziende che poi vincono le gare di poter offrire un servizio efficiente e sistematicamente sono costrette ad utilizzare leve tese a ridurre il personale e/o a ricorrere ad ammortizzatori sociali che specialmente negli ultimi tempi a causa delle ultime riforme del lavoro influiscono molto negativamente sui bilanci economici e sullo stile di vita di tali lavoratori.

Se a questo poi aggiungiamo che anche nel nostro CCNL lasciamo passare alcune norme che creano forti disparità tra le categorie alle quali questo è applicato (ferrovieri e lavoratori degli appalti), ritengo che sia urgente una attenta revisione di tali norme che molto spesso creano situazioni discriminanti per chi lavora al concorrimento dello stesso risultato.

Sarebbe auspicabile quindi, che il Sindacato in questo momento cambiasse registro, facendosi portavoce di tutte quel malumore che si sta creando tra i lavoratori riunendoli per ascoltarli prima di andare a firmare qualsiasi cosa. Sicuramente affinchè questo possa realizzarsi bisogna creare le basi affinchè il Sindacato tutto, in un momento così delicato per il mondo del lavoro riesca a trovare unità d'intenti per arrivare quanto più compatto possibile ai tavoli di trattativa. Il periodo della concertazione con le aziende a mio avviso ha fatto il suo tempo. Bisogna mettere in campo altre strategie che presuppongono l'unità dei lavoratori e conseguentemente quella di coloro che sono stati chiamati a rappresentarli.

Occorre attenzionare infine anche l'altro settore rappresentato da Fast Ferrovie; quello degli autoferrotranvieri. Credo che la strada per andare a rappresentarli a pieno titolo sui loro tavoli di trattativa si stia accorciando sempre di più. Questa strada non passa però attraverso le azioni che si stanno mettendo in campo per farsi riconoscere attraverso procedimenti legali o azioni di rottura laddove riusciamo a fare iscritti, nè tantomeno attraverso quelle che sono state le intenzioni espresse dall'AD del Gruppo FS all'atto del suo insiedamento a proposito dell'interesse che ha questa azienda nel voler crescere anche nelle imprese del TPL. Questi passaggi

potrebbero farci correre il rischio di creare anche in tale settore, situazioni molto etereogene che potrebbero avere ripercussioni negative sugli operatori e i dipendenti di tale settore. Sono convinto che la strada da percorrere sia quella iniziata nel 2009 cercando di riportare tutti i lavoratori del trasporto e delle attività connesse nell'alveo di un unico contratto facendo molta attenzione però a non creare le basi per consentire che ci possano essere lavoratori di serie A e di serie B.

Ringraziamenti (a braccio)

Saluti