



IX Congresso Nazionale FAST-CONFESAL
Tivoli 9-10-11 giugno 2026

**IL FUTURO NON SI ATTENDE
SI COSTRUISCE INSIEME**

Relazione del Segretario Generale

Pietro Serbassi

Care delegate, cari delegati,
care amiche e cari amici,
care colleghe e cari colleghi,

prima di entrare nel merito della relazione, desidero rivolgere un saluto sincero alle autorità presenti, ai rappresentanti delle istituzioni nazionali e territoriali, del Parlamento e della politica che hanno scelto di essere qui con noi.

La vostra presenza non è un semplice atto di cortesia. È il riconoscimento che trasporti, mobilità, logistica e infrastrutture non sono un settore laterale del Paese, ma uno dei luoghi decisivi in cui si misurano sviluppo, coesione sociale, sicurezza, lavoro e futuro dell'Italia.

Saluto con rispetto le rappresentanze delle altre Organizzazioni sindacali dei trasporti oggi presenti.

Abbiamo storie diverse, culture diverse e, non di rado, posizioni diverse. Ma quando si parla di sicurezza, salari, contratti, dignità del lavoro, qualità dei servizi, aggressioni al personale, precarietà, dumping e futuro dei trasporti, il confronto sindacale è parte essenziale della democrazia del lavoro.

Le differenze non devono spaventarci. Devono responsabilizzarci. Rappresentare lavoratrici e lavoratori significa anche saper discutere, dissentire quando serve, convergere quando è necessario e tenere sempre più alto l'interesse generale di chi lavora.

Un saluto particolare va ai Segretari Generali delle Federazioni aderenti alla CONFISAL, che condividono con noi questo passaggio congressuale. La crescita di una Federazione non è mai un fatto isolato: rafforza la credibilità e la capacità di rappresentanza dell'intera Confederazione.

E naturalmente rivolgo un saluto affettuoso e riconoscente al Segretario Generale della CONFISAL, Angelo Raffaele Margiotta. In questi anni la Confederazione ha accompagnato e sostenuto il percorso di crescita della FAST-CONFISAL, rispettandone l'autonomia e stimolandone la responsabilità. Questo è il modo giusto di intendere il rapporto tra Confederazione e Federazioni: collaborazione leale, matura, utile al lavoro che rappresentiamo.

Saluto infine tutte le delegate e tutti i delegati, i dirigenti, gli iscritti, le donne e gli uomini della FAST-CONFISAL che arrivano a questo Congresso dopo mesi di assemblee, confronti, passaggi territoriali e regionali, discussioni, impegno e responsabilità.

Siete voi il senso vero di questa assise.

Senza di voi, un congresso sarebbe soltanto una procedura.

Con voi, diventa una comunità che decide dove andare.

Ci sono date che sembrano soltanto date. Giorni segnati su un calendario, numeri messi in fila, appuntamenti fissati da uno statuto, da un regolamento, da una procedura.

Poi arriva il momento, si entra nella sala, si guardano i volti, si riconoscono le storie, si sente il peso delle attese. E allora si capisce che quelle date non sono più soltanto date.

Il 9, 10 e 11 giugno non sono soltanto tre giorni di congresso.

Sono il punto in cui la strada segnata a febbraio e iniziata più di un anno fa, deve dimostrare di non essere stata un esercizio di parole. Sono il momento in cui ciò che abbiamo immaginato a Chianciano deve diventare scelta compiuta, responsabilità assunta, organizzazione viva.

A febbraio abbiamo detto che bisognava aggiornare la rotta. Oggi dobbiamo chiederci se siamo pronti a reggerla quella rotta. Se siamo pronti a non smarrirci quando il mare si fa grosso. Se siamo pronti a non confondere il cambiamento con una formula, la riforma con una delibera, la Federazione con un nome scritto meglio su una carta intestata.

Perché le organizzazioni non cambiano quando modificano uno Statuto. Cambiano quando muta il modo in cui guardano se stesse. Cambiano quando smettono di difendere abitudini e cominciano a difendere una missione. Cambiano quando hanno il coraggio di dire: siamo nati da una storia, ma non possiamo restare prigionieri della nostalgia.

E allora voglio partire da qui, da una frase che sento nostra:

le radici servono a non perdersi, ma è il coraggio di cambiare che permette a una comunità di continuare a crescere.

Le radici non sono un ornamento. Non sono una fotografia ingiallita da mostrare nelle occasioni solenni. Sono ciò che ci tiene in piedi quando tutto intorno sembra muoversi troppo in fretta. Sono la memoria dei macchinisti, dei ferrovieri, degli autoferrotranvieri, dei Controllori del traffico aereo, dei cantonieri, degli operatori dei servizi, degli uomini e delle donne che hanno costruito questa organizzazione con la fatica dei turni, con le assemblee fatte dopo il lavoro, con la voce consumata nelle trattative, con la dignità di chi non ha mai chiesto permesso per rappresentare il lavoro.

Noi non nasciamo oggi.

Veniamo da lontano. Veniamo da mestieri veri, da responsabilità concrete, da professionalità spesso incomprese e quasi sempre sottovalutate. Veniamo da una cultura sindacale autonoma, libera, non subalterna. Una cultura che non ha mai avuto bisogno di urlare appartenenze per dimostrare il proprio valore.

Ma proprio perché veniamo da lontano, non possiamo fermarci.

Il passato, quando è grande, può diventare una forza. Ma può diventare anche una trappola, se ci convince che basti ripetere ciò che siamo stati per affrontare ciò che verrà.

E ciò che verrà non assomiglia più a ciò che abbiamo conosciuto.

Il lavoro è cambiato. Le aziende sono cambiate. Le filiere si sono allungate e intrecciate. Gli appalti si sono moltiplicati. I confini tra i settori si sono fatti più incerti. Le responsabilità operative si sono concentrate su meno persone. La tecnologia è entrata nei turni, nei processi, nella manutenzione, nella logistica, nella sicurezza, nella vita quotidiana di chi lavora.

E quando il lavoro cambia, il sindacato ha una sola alternativa: o cambia per continuare a rappresentarlo, oppure resta fermo e si limita a raccontare il mondo che non c'è più.

Noi abbiamo scelto la strada più difficile.

Abbiamo scelto di costruire una FAST-CONFSAL più integrata, più robusta, più vicina ai luoghi di lavoro, più capace di parlare a tutto il mondo dei trasporti, della mobilità, della logistica, delle infrastrutture, della viabilità e dei servizi.

Non una sommatoria di storie. Non un contenitore freddo. Non una fusione senz'anima.

Una Federazione.

Una casa comune.

E una casa comune non si costruisce cancellando le stanze. Si costruisce dando a ciascuna stanza un senso dentro un progetto più grande.

Le stanze di questa casa comune sono i nostri Dipartimenti, le nostre famiglie professionali, i coordinamenti regionali, i territori, i luoghi di lavoro. Sono il ferro, la gomma, il mare, l'aria, la logistica, la viabilità, gli appalti, la manutenzione, i servizi, le infrastrutture.

Ognuna di queste stanze avrà una propria voce, una propria competenza, una propria responsabilità. Ma tutte dovranno concorrere a una linea politica comune, costruita insieme al Segretario Generale, alla Segreteria, agli organismi della Federazione e alla classe dirigente che questo Congresso è chiamato a responsabilizzare.

I Segretari dei Dipartimenti illustreranno poi, nel merito, il percorso dei rispettivi settori. Qui mi interessa fissare il principio politico: la nuova FAST-CONFSAL non sarà forte se ogni stanza resterà chiusa. Sarà forte se ogni stanza saprà aprirsi alla casa comune.

Questo è il punto politico del nostro congresso. Non siamo qui per dire che tutto è concluso.

Siamo qui per dire che la fase aperta a febbraio deve svilupparsi e crescere. Che la nuova architettura deve trovare respiro, metodo, disciplina, passione. Che i coordinamenti regionali, i dipartimenti, le famiglie professionali, i territori, i luoghi di lavoro non possono essere parole da verbale: devono diventare muscoli, nervi, voce, presenza, lavoro, e proposta. Devono diventare una squadra, unita non dall'abitudine, ma dal senso di appartenenza e dalla responsabilità comune.

La FAST-CONFSAL che vogliamo non deve essere più pesante.

Deve essere più viva.

Più capace di ascoltare. Più preparata. Più veloce nel decidere. Più seria nel formare.
Più forte nel contrattare. Più autorevole nel parlare con le imprese e con le istituzioni. Più leale al proprio interno. Più riconoscibile all'esterno.

Questa è la nostra sfida.

Ed è una sfida che arriva nel tempo meno comodo.

I frutti dell'impegno non saranno immediati, ma dipenderanno dalla serietà con cui sapremo lavorare da oggi.

Viviamo in un mondo che ha smesso da tempo di promettere stabilità.

Guerre, tensioni geopolitiche, crisi energetiche, inflazione, nuove povertà, trasformazioni tecnologiche, fragilità sociali, disuguaglianze territoriali. Tutto si muove. Tutto sembra precario. Persino le certezze che davamo per acquisite sembrano chiedere ogni giorno una nuova conferma.

Dentro questo mondo, i trasporti e le infrastrutture non sono un settore come gli altri.

Sono il sistema nervoso del Paese e, per usare un'immagine cara all'amico ingegner Michele Coghe, sono anche le arterie che rendono vivo il corpo dell'Italia: collegano territori, persone, merci, lavoro, diritti e opportunità.

Quando i trasporti si fermano, non si ferma soltanto un treno, un autobus, un camion, una nave, un aereo. Si ferma un pezzo di economia. Si ferma una famiglia che deve raggiungere il lavoro. Si ferma uno studente che deve arrivare a scuola. Si ferma una merce che non arriva. Si ferma un territorio che resta più solo. Si ferma, a volte, la speranza di sentirsi parte dello stesso Paese.

E quando i trasporti funzionano male, le disuguaglianze aumentano.

Chi vive nelle grandi città trova qualche soluzione. Chi vive nelle periferie, nelle aree interne, nel Mezzogiorno, nei luoghi dove le coincidenze saltano e i servizi arretrano, paga il prezzo più alto.

Per questo non possiamo parlare di trasporti come se fossero soltanto orari, mezzi, tratte, appalti, infrastrutture.

La mobilità è un diritto. È libertà concreta. È possibilità di studiare, curarsi, lavorare, vivere.

È cittadinanza.

Ma non esiste buona mobilità senza un lavoro buono.

Questa deve essere la nostra verità più semplice e più scomoda.

Non esiste un servizio efficiente fondato su lavoratori stanchi. Non esiste un trasporto sicuro fondato su organici insufficienti. Non esiste innovazione vera se chi lavora viene lasciato indietro. Non esiste transizione ecologica se il costo viene scaricato sulle spalle dei più deboli. Non esiste qualità del servizio se il lavoro che lo rende possibile viene svalutato, frammentato, precarizzato.

E allora diciamolo con chiarezza: il lavoro, insieme alla persona, deve tornare al centro.

Non come slogan. Non come frase da applauso. Ma come criterio di giudizio.

Dobbiamo giudicare ogni investimento, ogni riforma, ogni contratto, ogni scelta aziendale, ogni piano industriale con domande semplici: migliora o peggiora la condizione di chi lavora? Aumenta o riduce la sicurezza? Rafforza o indebolisce i diritti? Costruisce stabilità o produce altra precarietà? Valorizza le competenze o le consuma?

Nei nostri settori lavorano donne e uomini che portano addosso la responsabilità quotidiana di un Paese che si muove. Ferrovieri, autoferrotranvieri, personale della logistica, addetti degli appalti, operatori della manutenzione, personale viaggiante e di terra, lavoratori dei porti, degli aeroporti, degli interporti, della viabilità, dei servizi accessori.

Li vediamo. Li conosciamo.

Siamo noi.

Sappiamo cosa significano i turni che tagliano il sonno. Sappiamo cosa significa lavorare nei giorni in cui gli altri festeggiano. Sappiamo cosa significa salire su un mezzo sapendo che potresti subire un'aggressione. Sappiamo cosa significa portare responsabilità enormi e ricevere riconoscimenti piccoli. Sappiamo cosa significa essere essenziali nei discorsi pubblici e sacrificabili nei bilanci.

A queste persone non possiamo offrire soltanto solidarietà. Dobbiamo offrire scudo, voce e forza organizzata.

La nostra linea per i prossimi anni deve essere netta: più salario, più sicurezza, più contratti, più formazione, più stabilità, più previdenza, più dignità professionale, più presenza sindacale nei luoghi dove si lavora davvero.

Più salario, perché il potere d'acquisto non è una teoria economica: è la spesa, l'affitto, il mutuo, i figli, la benzina, le bollette, la possibilità di vivere senza vergognarsi della propria fatica.

Più contratti, perché il dumping non è concorrenza. È ingiustizia organizzata. È una corsa al ribasso che colpisce sempre lo stesso bersaglio: il lavoratore.

Questo vale in modo particolare nella logistica, nella distribuzione, nel magazzino e nell'ultimo miglio. Settori che muovono ogni giorno l'economia reale, che hanno retto il Paese nei momenti più difficili, ma nei quali troppo spesso il lavoro resta invisibile, frammentato, schiacciato dentro catene di appalti e subappalti che diluiscono le responsabilità e rendono più debole chi lavora.

Non possiamo accettare un modello nel quale il committente reale beneficia dell'efficienza della filiera e poi si considera estraneo alle condizioni di lavoro applicate lungo quella stessa filiera.

La responsabilità deve seguire la catena produttiva. Dove c'è appalto deve esserci trasparenza. Dove c'è subappalto deve esserci tracciabilità. Dove c'è lavoro deve esserci un contratto giusto, applicato in coerenza con l'attività effettivamente svolta.

Per questo dobbiamo continuare a proporre strumenti concreti: responsabilità solidale lungo tutta la filiera, tracciabilità dei contratti applicati, contrasto alle false cooperative, certificazione di filiera, rafforzamento dei controlli e relazioni industriali che coinvolgano non solo il datore di lavoro diretto, ma anche il committente reale.

La logistica non può essere il luogo dove l'innovazione corre e i diritti restano indietro.

Deve diventare uno dei banchi di prova della nostra capacità di tenere insieme competitività, legalità, sicurezza e dignità del lavoro.

Più stabilità, perché la precarietà non rende moderno un settore. Lo rende fragile.

Più formazione, perché le transizioni non si subiscono da spettatori. Si governano con competenza.

Questo vale anche, e sempre di più, per l'intelligenza artificiale. Non dobbiamo avere paura della tecnologia, ma non dobbiamo nemmeno ingi nocchiarci davanti ad essa.

L'intelligenza artificiale non è il male, ma non è neppure neutrale. Dipende da chi la progetta, da chi la possiede, da chi la usa, da chi la controlla e soprattutto dal fine per cui viene introdotta nei processi produttivi.

Nei trasporti, nella logistica, nella manutenzione, nei servizi, l'IA e gli algoritmi stanno già entrando nell'organizzazione del lavoro: possono assegnare turni, misurare prestazioni, programmare carichi, prevedere guasti, ottimizzare flussi, selezionare priorità, tracciare tempi e comportamenti.

Tutto questo può ridurre fatica, aumentare sicurezza, migliorare servizi e produttività.

Ma può anche diventare controllo pervasivo, compressione dei tempi, isolamento del lavoratore, decisione automatizzata senza responsabilità umana.

La nostra posizione deve essere chiara: la tecnologia va capita, contrattata e governata. Ogni innovazione che incide sull'organizzazione del lavoro deve essere oggetto di informazione e consultazione preventiva, poi confronto negoziale. Gli algoritmi che incidono su turni, carichi di lavoro, valutazioni, sicurezza e percorsi professionali devono essere trasparenti, verificabili, contestabili. I dati dei lavoratori non sono materia prima disponibile senza limiti: riguardano persone, diritti, libertà, dignità.

Il sindacato non deve diventare luddista, ma neppure spettatore. Deve stare nel punto più difficile: costruire un progresso che protegga, e una protezione che non blocchi il progresso.

Questa è una delle grandi linee guida che dobbiamo darci verso il 2030: ogni transizione tecnologica deve produrre più competenze, più sicurezza, più partecipazione, non meno libertà e non meno lavoro buono.

Più previdenza, perché il futuro di chi lavora non può essere abbandonato all'incertezza.

L'innalzamento dell'età pensionabile, il sistema contributivo, le carriere discontinue, la debolezza salariale e il peso crescente della previdenza complementare impongono una nuova iniziativa sindacale.

Nei trasporti ci sono attività operative gravose, turni notturni, responsabilità legate alla sicurezza del servizio, esposizione al rischio, usura fisica e psicologica. Un sistema previdenziale giusto deve riconoscere questa realtà. Per questo chiediamo maggiore flessibilità in uscita per i lavori gravosi e usuranti, una pensione di garanzia per i giovani e per chi ha carriere discontinue, una più adeguata valorizzazione della contribuzione figurativa e il rafforzamento della previdenza complementare negoziale.

Dobbiamo portare l'informazione previdenziale nei luoghi di lavoro, aiutare i giovani a capire per tempo il valore delle scelte che compiono, sostenere l'adesione consapevole ai fondi e continuare a proporre strumenti di protezione aggiuntiva. Perché il sindacato non difende soltanto il salario di oggi. Deve proteggere anche la dignità di domani.

Più dignità, perché nessuna efficienza può essere costruita sulla mortificazione del lavoro.

E dentro questa cornice dobbiamo avere la lucidità di leggere anche gli effetti concreti della crisi energetica sui nostri settori.

Nel trasporto pubblico locale, soprattutto nelle aziende a prevalente trazione su gomma, carburanti ed energia non sono una voce marginale: possono rappresentare una quota significativa dei costi operativi e crescere ancora nelle fasi di rincaro.

Questo significa una cosa precisa: gli shock energetici non possono essere scaricati sui servizi, sui lavoratori o sugli utenti.

Non possiamo accettare che l'aumento del costo del gasolio diventi meno corse, meno manutenzione, meno sorveglianza sulle tratte statali, meno qualità del servizio, più pressione sugli organici, più difficoltà nei rinnovi contrattuali o più costi per i cittadini.

Per questo servono strumenti compensativi, meccanismi di adeguamento dei contratti di servizio, interventi fiscali mirati, fondi di riequilibrio e una politica industriale capace di accompagnare davvero la transizione energetica.

Ma se questa dinamica è pesante nel trasporto su gomma, nel trasporto aereo assume una gravità ancora maggiore.

Il jet fuel è una delle voci decisive del costo industriale di una compagnia aerea. Ogni tensione sul prezzo del carburante, ogni incertezza sugli approvvigionamenti, ogni strozzatura nelle forniture si trasforma rapidamente in pressione sui biglietti, riduzione della capacità, riprogrammazione dei voli, rischio di cancellazioni, ricadute sul turismo, sulle merci, sugli aeroporti e naturalmente sul lavoro.

Il trasporto aereo non è fatto soltanto di aerei che decollano e atterrano. È un ecosistema: equipaggi, personale di terra, handling, manutenzione, sicurezza, assistenza al volo, aeroporti, indotto turistico, logistica cargo, connessioni territoriali, continuità dei servizi. Quando manca carburante, o quando il suo costo diventa imprevedibile, non si mette in difficoltà soltanto il conto economico di una compagnia. Si mette sotto stress un intero sistema produttivo e occupazionale.

Per questo la questione del fuel deve entrare nella programmazione nazionale dei trasporti. Serve un monitoraggio permanente sugli approvvigionamenti, un piano di resilienza degli aeroporti, una particolare attenzione ai collegamenti essenziali, alle isole, al Mezzogiorno e agli scali che garantiscono continuità territoriale, turismo e funzioni economiche non sostituibili.

Serve anche una strategia nazionale sui carburanti sostenibili per l'aviazione, i SAF.

La decarbonizzazione del settore è necessaria, ma non può essere costruita soltanto con obblighi e costi. Se i SAF restano pochi, cari e dipendenti da filiere insufficienti, la transizione ecologica rischia di diventare aumento strutturale dei costi senza adeguata capacità industriale nazionale. L'Italia deve investire in produzione, ricerca, infrastrutture, formazione e filiere nazionali.

La nostra linea è semplice: sì alla transizione ecologica, no alla transizione scaricata sui lavoratori. Sì alla sostenibilità, no a un modello in cui i costi diventano tagli, precarietà, minore sicurezza o peggioramento dei servizi.

Governare significa programmare, finanziare, formare, rinnovare flotte, adeguare depositi, officine e infrastrutture aeroportuali, sostenere le imprese nei passaggi tecnologici e impedire che la sostenibilità diventi un nuovo terreno di disuguaglianza.

E poi c'è la sicurezza.

La sicurezza non può essere una sezione della relazione. Non può essere un capitolo tra gli altri. Non può essere la parola che pronunciamo con voce grave dopo ogni tragedia, per poi lasciarla evaporare quando i riflettori si spengono.

La sicurezza deve diventare il nostro marchio morale e organizzativo.

Ogni mattina, ogni pomeriggio, ogni notte, quando una lavoratrice o un lavoratore esce di casa, c'è una frase che sembra banale e invece contiene tutto: "ci vediamo stasera".

Ci vediamo stasera.

È una promessa semplice. Una promessa fatta ai figli, ai genitori, a una moglie, a un marito, a chi aspetta. Una promessa che nessun lavoro dovrebbe tradire.

E invece troppe volte il lavoro la tradisce.

Troppe volte si muore lavorando. Troppe volte ci si ammala lavorando. Troppe volte si viene aggrediti lavorando. Troppe volte si torna a casa con la sensazione di essere stati lasciati soli davanti a un rischio che tutti conoscevano e nessuno ha voluto affrontare fino in fondo.

Noi non possiamo accettarlo.

La sicurezza non rappresenta un costo. È il primo dovere di un Paese civile. Non è una concessione aziendale. È un diritto. Non è un adempimento burocratico. È cultura, organizzazione, controllo, prevenzione, contrattazione. E questo deve diventare un principio condiviso da tutti: istituzioni, imprese e parti sociali.

Per questo TRA.IN-S non deve essere ricordata come una campagna ben riuscita.

Deve diventare una infrastruttura permanente della FAST-CONFSAL.

Un segno riconoscibile.

Dobbiamo avere delegate e delegati formati nei depositi, negli impianti, nelle officine, nelle stazioni, sui treni, sugli autobus, negli aeroporti, nella viabilità, nei porti, negli interporti, nei terminal, nei luoghi dove il lavoro si fa concreto e il rischio non è una parola astratta.

Dobbiamo avere delegate e delegati capaci di leggere un pericolo, di parlare con un'azienda, di sostenere un RLS, di valorizzare il ruolo del **preposto**, di pretendere prevenzione, di usare competenza e non solo indignazione.

L'indignazione serve a non abituarsi. Ma da sola non basta. La competenza serve a cambiare le cose.

E noi dobbiamo essere questo: un sindacato che non si abitua e che sa cambiare le cose.

La formazione degli RSPP, il lavoro sugli RLS, l'impegno sulla prevenzione partecipata, la collaborazione con la CONFSAL, l'Osservatorio Sicurezza Lavoro, la proposta di un Polo Unico della sicurezza: tutto questo indica una strada.

Una strada che dobbiamo percorrere con ancora più determinazione.

Perché un lavoratore sicuro non è un lavoratore fortunato. È un lavoratore rispettato.

Accanto alla sicurezza c'è il grande tema delle infrastrutture, della programmazione e della governance del sistema nazionale dei trasporti.

Qui dobbiamo parlare con serietà. Con rispetto istituzionale, certamente. Con senso della misura, sempre. Ma anche con la franchezza che compete a un'organizzazione sindacale che da anni studia, propone, scrive, avanza soluzioni e non si limita a commentare ciò che accade.

La stagione del PNRR e dei grandi investimenti pubblici ci consegna una responsabilità enorme. Non basta spendere. Bisogna spendere bene. Non basta aprire cantieri. Bisogna costruire connessioni. Non basta celebrare le opere. Bisogna verificare le ricadute sul lavoro, sui servizi, sulle comunità.

E per fare questo serve una cosa che può sembrare banale, ma che banale non è: una pianificazione nazionale vera.

Non una somma di documenti. Non un elenco di buone intenzioni. Non una sequenza di piani settoriali che nascono uno accanto all'altro senza parlarsi davvero.

Serve una visione generale, integrata, multimodale, capace di tenere insieme infrastrutture, servizi, regole, finanza pubblica, investimenti privati, sostenibilità ambientale, coesione territoriale, sicurezza e lavoro.

Da anni la FAST-CONFISAL sostiene questa esigenza. Lo abbiamo fatto a partire dal percorso di Italia Velocemente Connessa, indicando la necessità di arrivare a un nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica: non come esercizio tecnico da chiudere in un cassetto, non come documento da presentare in un convegno e poi dimenticare, ma come metodo nazionale di decisione.

Un Piano Generale dei Trasporti e della Logistica dovrebbe servire a leggere la domanda di mobilità delle persone e delle merci, valutare l'offerta esistente, individuare i fabbisogni reali, stabilire priorità chiare, collegare infrastrutture e servizi, quantificare risorse pluriennali, aggiornare periodicamente le scelte sulla base dei cambiamenti tecnologici, economici, ambientali e sociali.

In altre parole, dovrebbe aiutare il Paese a decidere prima e meglio.

Lo diciamo senza polemica sterile. Lo diciamo perché senza una visione unitaria si rischia di procedere per stratificazioni, per compartimenti, per urgenze, per annunci, per singoli dossier.

Negli ultimi anni abbiamo visto emergere diversi strumenti settoriali: il Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, il Piano nazionale aeroporti 2035, la previsione di un Piano generale per l'intermodalità, i nuovi strumenti connessi alla portualità e alle infrastrutture strategiche del trasporto marittimo.

Ognuno di questi strumenti può avere una funzione utile. Nessuno va liquidato superficialmente. Anzi, il fatto che si torni a parlare di pianificazione è positivo. Ma proprio perché la pianificazione è importante, essa non può svilupparsi per compartimenti stagni.

Il ferroviario non può essere pensato senza porti, interporti e ultimo miglio.

Lo abbiamo detto anche a Tropea, con un titolo del convegno volutamente chiaro: **“Solo il Ponte ci sta stretto”**.

Non perché il tema dell'attraversamento stabile dello Stretto non sia importante. Al contrario. Ma perché nessuna grande opera, da sola, può esaurire la questione del Mezzogiorno. Il Ponte, l'alta velocità, i porti, gli aeroporti, le strade, le autostrade, gli interporti, il trasporto pubblico locale, le connessioni di ultimo miglio devono stare dentro una strategia complessiva.

Il Mezzogiorno non ha bisogno di opere isolate. Ha bisogno di accessibilità, continuità, servizi, lavoro, industria, logistica, mobilità interna e connessione piena con il resto del Paese e con il Mediterraneo.

I porti non possono essere pensati senza retroporti, ferrovie, strade, dogane, piattaforme digitali e aree industriali.

Gli aeroporti non possono essere considerati soltanto come nodi passeggeri, ma come parte di un sistema più ampio di accessibilità, turismo, merci, servizi e lavoro.

Il trasporto pubblico locale non può essere trattato come questione separata dalla pianificazione urbana, dalla sostenibilità, dalla qualità della vita e dalla coesione sociale. Se ogni settore scrive il proprio piano senza una cornice comune, il rischio non è soltanto tecnico. **È innanzitutto di sistema, privo di visione.**

Il rischio è che il Paese abbia molte carte e poca direzione. Molti titoli e poche priorità. Molte procedure e poca integrazione. Molte scadenze e poca capacità di misurare gli effetti reali sulla vita delle persone e sulla condizione di chi lavora.

Noi non contestiamo il lavoro delle istituzioni. Non mettiamo in discussione l'impegno di chi, nei Ministeri, nelle Autorità, nelle Regioni, nelle aziende e negli enti tecnici, affronta dossier complessi e spesso difficili. Ma proprio perché rispettiamo quel lavoro, chiediamo che venga ricondotto a una visione più ordinata, più leggibile, più coerente.

Serve una regia nazionale che non soffochi le autonomie, ma le coordini. Serve una pianificazione che non produca centralismo, ma responsabilità. Serve una cornice capace di dare senso ai piani settoriali, evitando sovrapposizioni, vuoti, incoerenze e richiami formali a strumenti che, nella sostanza, non sono più adeguatamente aggiornati o non sono pienamente operativi.

Questa non è una questione da tecnici. È una questione democratica.

Perché decidere quali infrastrutture realizzare, quali servizi finanziare, quali nodi rafforzare, quali territori connettere e quali priorità sostenere significa decidere che idea di Paese vogliamo costruire.

Significa ad esempio decidere se il Mezzogiorno deve restare periferia o diventare piattaforma strategica nel Mediterraneo.

Significa decidere se le aree interne devono essere condannate all'isolamento o rientrare in una rete di opportunità. Significa decidere se l'intermodalità deve restare una parola elegante o diventare organizzazione concreta dei flussi, dei nodi, dei servizi e dei contratti.

E significa, soprattutto, decidere se il lavoro debba stare dentro la pianificazione a monte o subirne le conseguenze a valle.

Per la FAST-CONFISAL la risposta è chiara: il lavoro deve stare dentro la pianificazione fin dall'inizio.

Ogni grande investimento pubblico dovrebbe essere valutato anche per le sue ricadute occupazionali, per la qualità del lavoro che genera, per le competenze che richiede, per i percorsi formativi che attiva, per la sicurezza che garantisce, per la stabilità che produce. Non basta dire che un'opera è strategica. Dobbiamo chiederoci strategica per chi, con quali effetti, con quali tempi, con quali garanzie sociali, con quale integrazione nei territori e nei servizi.

Un'infrastruttura ha senso se migliora la vita. Se riduce una distanza. Se avvicina un territorio. Se rende più efficiente un servizio. Se crea lavoro buono. Se produce sicurezza. Se rende un Paese meno diseguale.

Porti, aeroporti, interporti, stazioni, strade, retroporti, piattaforme digitali, collegamenti di ultimo miglio: tutto deve essere pensato come un sistema.

Per noi la mobilità è diritto di cittadinanza e leva industriale.

Le due cose non si separano.

Se un giovane non può raggiungere un luogo di formazione, quella è una sconfitta sociale. Se una lavoratrice impiega ore per arrivare al lavoro, quella è una sconfitta organizzativa. Se una merce non trova connessioni efficienti, quella è una sconfitta economica. Se un territorio resta fuori dalle reti, quella è una sconfitta politica.

Ecco perché le infrastrutture devono essere giudicate anche dalla loro giustizia.

Giustizia territoriale. Giustizia sociale. Giustizia generazionale.

E non possiamo parlare di giustizia senza parlare di giovani e donne.

Giovani e donne non possono essere evocati soltanto per dare un tono moderno ai documenti congressuali. Devono entrare nella vita reale dell'organizzazione. Devono contare nei luoghi di lavoro. Devono crescere nella rappresentanza. Devono trovare spazio nella formazione, nella contrattazione, nei percorsi professionali, nelle responsabilità sindacali.

Il settore dei trasporti ha bisogno di nuove energie, ma prima ancora ha bisogno di tornare a essere attrattivo.

Non possiamo ignorare un dato che ormai emerge con chiarezza: mestieri, aziende ed enti che un tempo erano considerati approdi solidi e desiderabili oggi fanno più fatica ad attrarre e trattenere professionalità.

Accade per il peso dei costi sociali, per salari non sempre competitivi, per responsabilità crescenti, per turni complessi, per difficoltà abitative, per percorsi di carriera non sempre chiari.

Questo riguarda i giovani, riguarda le donne, riguarda i tecnici, riguarda i profili qualificati, riguarda chi entra e anche chi, dopo anni, sceglie di uscire da settori che dovrebbero invece rappresentare stabilità, competenza e futuro.

Per questo la questione generazionale e di genere non può essere trattata come un capitolo separato o come un adempimento linguistico. È parte della più grande questione dell'attrattività del lavoro nei trasporti.

Dobbiamo rendere questi mestieri più riconosciuti, più sicuri, meglio retribuiti, più formativi, più compatibili con la vita delle persone e più capaci di offrire prospettive.

Servono percorsi duali, ITS, università, accademie del trasporto, apprendistato qualificato, formazione digitale, politiche di inclusione, servizi alla genitorialità, trasparenza salariale e opportunità reali di carriera.

La parità non si annuncia. Si organizza.
L'inclusione non si proclama. Si misura.
Il futuro non si aspetta. Si prepara.

In questo senso, il richiamo contenuto nella riflessione sociale più recente, e in particolare nell'enciclica Magnifica Humanitas di Papa Leone XIV, ci offre un criterio utile anche per un sindacato laico e autonomo: **la persona non può mai diventare una variabile produttiva.**

La dignità umana non dipende dall'efficienza, dalla performance o dalla capacità di adattarsi alla macchina. La tecnica deve restare al servizio dell'uomo, non l'uomo al servizio della tecnica.

Non si tratta di trasformare una relazione congressuale in una riflessione confessionale.

Si tratta di assumere alcuni principi che appartengono alla migliore tradizione sociale e civile: bene comune, sussidiarietà, solidarietà, giustizia sociale, responsabilità verso le generazioni future.

Sono parole che hanno senso pieno anche nel nostro lavoro sindacale, perché ci ricordano che nessuna innovazione è davvero moderna se produce solitudine, esclusione o nuove disuguaglianze.

La domanda che dovremo porre davanti a ogni scelta tecnologica è semplice: rende il lavoro più umano o più povero? Aumenta la libertà o il controllo? Accresce le competenze o le svuota? Rafforza la sicurezza o trasferisce responsabilità senza tutela? Produce partecipazione o dipendenza?

Se non poniamo queste domande, la modernità diventa soltanto velocità. E la velocità, da sola, non è progresso.

Torniamo allora alla nostra casa comune.

La nuova Federazione è la condizione per affrontare tutto questo. Non la garanzia automatica, certo.

Nessuna forma organizzativa, da sola, salva un sindacato. Ma senza una forma adeguata, anche le idee migliori restano deboli.

Abbiamo scelto di dare più peso alle strutture regionali e nazionali. Abbiamo scelto coordinamenti collegati alle lavorazioni. Abbiamo scelto di portare più rappresentanza verso la base. Abbiamo scelto di riconoscere le specificità professionali dentro un progetto unitario.

È una scelta coraggiosa.

E come tutte le scelte coraggiose, porta con sé rischi.

Ci saranno fatiche. Ci saranno incomprensioni. Ci saranno momenti in cui vecchie abitudini proveranno a rientrare dalla finestra. Ci saranno discussioni, e va bene che ci siano. La dialettica non è un nemico. Diventa un problema solo quando perde lealtà. Solo quando l'interesse personale diventa più grande dell'interesse collettivo. Solo quando la memoria diventa recinto e non radice.

Dobbiamo dircelo con franchezza: la nuova FAST-CONFSAL non potrà vivere se ciascuno resta chiuso nel perimetro di ieri.

Vivrà se ognuno porterà la propria storia dentro una responsabilità più grande.

Non dobbiamo diventare tutti uguali.

Dobbiamo diventare più forti insieme.

Per questo possiamo ripeterlo con convinzione:

cambiare non significa rinnegare le proprie radici; significa renderle abbastanza forti da sostenere il futuro.

La Federazione che vogliamo deve essere un luogo in cui l'esperienza non soffochi il rinnovamento e il rinnovamento non disprezzi l'esperienza. Un luogo in cui i giovani non siano chiamati solo a fare numero e i meno giovani non siano messi da parte come se il tempo vissuto fosse un difetto.

Un luogo in cui i dipartimenti non siano caselle, ma officine di pensiero e di azione.

Un luogo in cui i coordinamenti regionali non siano sigle, ma presidi vivi nei territori.

In questa prospettiva anche la comunicazione diventa una leva strategica dell'organizzazione. Non un accessorio. Non una vetrina. Non il racconto tardivo di ciò che è già accaduto.

Comunicare significa rendere visibile il lavoro che facciamo, ma soprattutto rendere accessibile la nostra azione sindacale ai lavoratori, agli iscritti, ai delegati e a chi ancora non ci conosce.

Anche qui dobbiamo darci una regola di stile e di sostanza: disarmare le parole.

In un tempo in cui la comunicazione pubblica rischia spesso di diventare aggressione, semplificazione, slogan, sospetto permanente, noi dobbiamo scegliere un linguaggio forte ma non violento, chiaro ma non offensivo, critico ma non distruttivo.

La credibilità di un sindacato si misura anche dalla qualità delle parole che usa.

Abbiamo già compiuto passi importanti. Ora serve un salto di qualità ulteriore: una comunicazione più coordinata e uniforme tra Federazione nazionale, territori e Dipartimenti; maggiore tempestività nelle notizie e nelle prese di posizione; uso più continuo del sito, dei social, delle newsletter, dei video, dei podcast e i vari strumenti digitali; materiali chiari e immediatamente utilizzabili dai delegati nei luoghi di lavoro.

La comunicazione, se fatta bene, non è propaganda. È organizzazione. È identità. È ascolto. È partecipazione. È capacità di mobilitazione. È il filo che tiene insieme una Federazione ampia, plurale, distribuita nei territori e nei mestieri.

Una Federazione così richiede una classe dirigente all'altezza.

Non servono capi innamorati del proprio ruolo. Servono dirigenti motivati e innamorati della propria responsabilità.

Persone capaci di ascoltare prima di parlare. Di decidere quando è necessario. Di assumersi gli errori senza scaricarli. Di tenere insieme interessi diversi. Di studiare. Di prepararsi. Di non improvvisare. Di sapere che ogni parola detta a nome del sindacato pesa, perché dietro quella parola ci sono lavoratrici e lavoratori veri.

L'autorevolezza non si nomina. Si conquista.

Si conquista con la competenza, con la coerenza, con la presenza, con il coraggio, con la misura.

La macchina è stata predisposta. Ora deve camminare. Avrà bisogno di rodaggio. Avrà bisogno di manutenzione. Avrà bisogno di correzioni. Avrà bisogno di pazienza e di determinazione.

Ma una cosa non dovrà mai mancare: il senso della direzione.

A Chianciano abbiamo aggiornato la rotta. A giugno dobbiamo dimostrare di avere anche l'equipaggio, il metodo e la responsabilità per seguirla fino in fondo.

In questo cammino, il rapporto con la nostra Confederazione, la CONFESAL, è parte essenziale del progetto.

Noi non siamo nella CONFESAL per formalità. Ci siamo perché crediamo in una relazione matura, fatta di autonomia e appartenenza, di lealtà e contributo, di responsabilità reciproca.

Una FAST-CONFESAL più forte rende più forte la CONFESAL. Una CONFESAL più autorevole dà più forza alle sue Federazioni.

È uno scambio virtuoso, se ciascuno conosce il proprio ruolo e lo esercita con serietà.

Alla Confederazione vogliamo portare non soltanto numeri, ma qualità. Non soltanto adesione, ma contenuti. Non soltanto presenza, ma capacità di interpretare il lavoro che cambia.

Questa è la nostra ambizione: contribuire a un sindacalismo autonomo moderno, credibile, non autoreferenziale, capace di parlare con le istituzioni senza subalternità, con le imprese senza timidezza, con i lavoratori senza distanza.

Care delegate e cari delegati,

questo congresso non ci chiede di essere perfetti. Ci chiede di essere veri.

Veri nel riconoscere le difficoltà. Veri nel non nascondere le fatiche del cambiamento. Veri nel sapere che una Federazione non nasce perché lo diciamo, ma perché ogni giorno qualcuno la costruisce.

Nei territori. Nei tavoli. Negli impianti. Nei depositi. Nelle stazioni. Negli aeroporti. Nei porti, lungo le strade e le autostrade. Nei luoghi dove un lavoratore cerca una risposta e giudica il sindacato non dalle parole che pronuncia, ma dalla presenza che trova.

Il mandato verso il 2030 deve essere chiaro.

E dovrà essere anche verificabile. Perché il percorso che abbiamo avviato andrà monitorato, corretto, migliorato in corso d'opera, senza paura di riconoscere ciò che funziona e ciò che dovrà essere aggiustato.

Dobbiamo rafforzare la contrattazione e puntare alla qualità

Dobbiamo difendere salari, sicurezza, diritti, tutele, previdenza, casa, formazione, welfare.

Dobbiamo pretendere che gli shock energetici e tutti quelli derivanti da instabilità internazionale non ricadano sui lavoratori, sugli utenti e sulla qualità dei servizi.

Dobbiamo governare le transizioni digitali, energetiche e infrastrutturali, impedendo che diventino nuove fabbriche di disuguaglianza.

Dobbiamo pretendere trasparenza e partecipazione nell'uso degli algoritmi e dell'intelligenza artificiale nei processi produttivi, perché nessuna macchina può sostituire la responsabilità umana quando sono in gioco turni, sicurezza, valutazioni, carichi di lavoro, salute e dignità delle persone.

Dobbiamo costruire una mobilità più integrata, più accessibile, più sostenibile e più giusta.

Dobbiamo fare della sicurezza una battaglia quotidiana.

Dobbiamo rendere giovani e donne protagonisti reali.

Dobbiamo fare della nuova Federazione una comunità, non un meccanismo.

Dobbiamo comunicare di più e meglio, non per apparire, ma per essere più vicini, più comprensibili, più utili, più presenti, più squadra.

Da questo congresso deve uscire una FAST-CONFESAL più consapevole, più unita, più competente, più presente e con un elevato senso di appartenenza.

Una FAST che non rincorre soltanto le emergenze, ma che possibilmente le anticipa.

Una FAST che non si limita a protestare, ma studia, propone, contratta, verifica.

Una FAST che connette.

Connette territori e infrastrutture. Lavoro e sicurezza. Giovani ed esperienza. Federazione e Confederazione. Autonomia e responsabilità. Radici e futuro.

Essere il sindacato che connette significa questo: non lasciare soli i lavoratori davanti alla complessità del tempo. Non lasciare soli i territori davanti ai divari. Non lasciare sola la sicurezza davanti alla retorica. Non lasciare sola la dignità davanti al mercato.

Ricominciare dal lavoro non è uno slogan.

È il fondamento della nostra azione.

È la promessa che assumiamo davanti alle lavoratrici e ai lavoratori che rappresentiamo.

È il mandato che questo Congresso consegna alla FAST-CONFESAL verso il 2030.

Più sicurezza.
Più salario.
Più contratti.
Più formazione.
Più partecipazione.
Più Mezzogiorno.
Più giovani.
Più donne.
Più giustizia sociale.

Più FAST-CONFISAL nei luoghi dove si lavora, si viaggia, si produce, si rischia e si costruisce il futuro del Paese.

E allora sì, possiamo dirlo senza enfasi inutile ma con convinzione profonda: il congresso di febbraio ci ha consegnato una rotta. Questo congresso nazionale deve consegnarci il coraggio di seguirla.

Non per noi stessi.

Per chi lavora.

Per chi ogni giorno tiene in piedi il Paese senza chiedere applausi.

Per chi sale su un treno, guida un autobus, manutiene una linea, organizza una movimentazione, assiste un passeggero, presidia un impianto, garantisce un servizio, affronta un turno, una notte, un rischio, una responsabilità.

Per loro esistiamo.

E per loro dobbiamo essere all'altezza.

Grazie a tutte e a tutti.
Buon lavoro al Congresso.
Viva la FAST-CONFISAL.