

DIRETTIVO NAZIONALE

RELAZIONE DEL
SEGRETARIO GENERALE
PIETRO SERBASSI

FAST
CONFESAL

MONTESILVANO

26 e 27 MAGGIO 2022



GRAND HOTEL
ADRIATICO ★ ★ ★ S

Care Consigliere, cari consiglieri nazionali, segretari e gentili ospiti,

ci rivediamo dopo il congresso nazionale tenutosi nel mese di ottobre 2021, quando cercavamo di buttare lo sguardo oltre la pandemia. Abbiamo tentato di creare ottimismo con le nostre iniziative di studio e proposta in merito ai progetti del PNRR, alla digitalizzazione dei trasporti e al rilancio di aziende che con la pandemia hanno subito grossi danni o di quelle, tipo Alitalia AS per cui, invece, la pandemia poteva essere un'opportunità, visto il pit-stop generale del comparto.

Sei mesi fa guardavamo la primavera del 2022 come la rinascita a una nuova vita, come la possibilità di rilanciare l'economia e auspicavamo che l'Italia, confermando i segnali positivi che arrivavano dal mondo industriale ed economico, potesse essere la nuova "locomotiva europea". Invece l'aggressione della Russia all'Ucraina ci ha riportato indietro di oltre settant'anni, facendoci vivere le stesse sensazioni e le stesse paure dei nostri nonni quando l'Europa era tormentata da guerre e dittature fuori da ogni controllo e ragionevolezza.

La guerra che si sta sviluppando alle porte della Comunità Economica Europea, di fatto ha trascinato tutto il vecchio continente in uno stato di tensione e in un vortice di regressione che ad oggi rende oggettivamente complicato anche solo esercitarsi in professioni di ottimismo.

Il quadro macroeconomico complessivo, tra caro energia, inflazione e conseguenze del conflitto in Ucraina, non è buono. L'ultimo bollettino mensile dell'Istat, relativo al mese di aprile, indica che le prospettive dell'economia restano caratterizzate da un elevato grado d'incertezza. Nel primo trimestre dell'anno il Pil italiano ha segnato una marginale contrazione, riducendo il tesoretto guadagnato nel 2021 e abbassando l'asticella della crescita acquisita per l'anno in corso al 2,2%. Male va soprattutto l'industria, con una produzione che a marzo si è fermata e nel trimestre è scesa dello 0,9%. Meglio invece le prospettive del turismo e dei servizi, dove la progressiva eliminazione delle misure anti-Covid sta spingendo verso l'alto gli indici di previsione per i prossimi mesi sia per quello che riguarda il fatturato, sia per le assunzioni programmate.

Le nubi all'orizzonte non sembrano fortunatamente aver ancora provocato conseguenze rilevanti sul mercato del lavoro che, anzi, a marzo ha mostrato forti segnali di miglioramento. Gli occupati sono saliti di 81mila unità su febbraio e di 804mila sullo stesso mese del 2021 portando il tasso di occupazione al 59,9%, il livello più alto dall'inizio delle serie storiche mensili nel 2004. Mentre il tasso di disoccupazione è sceso

all'8,3%, il dato più basso dal 2010. Guardando dietro i numeri, però, ci si accorge che la situazione è meno bella di quanto sembra. Intanto, gran parte del recupero dei livelli occupazionali è dovuto alla forte crescita dei precari. I contratti a termine sono infatti arrivati a quota 3,15 milioni, toccando il record dall'inizio delle serie storiche. Anche il numero complessivo degli occupati rischia di essere un'illusione ottica. Al netto dell'effetto demografico il numero di lavoratori in attività (23 milioni e 40mila) è ancora leggermente inferiore al dato preCovid di gennaio 2020 (23 milioni e 54mila).

Quanto alla composizione del mercato del lavoro si è registrato negli ultimi vent'anni, per una serie di motivi che vanno dalla scarsa efficacia delle politiche attive all'allungamento dell'età pensionabile, un progressivo invecchiamento della popolazione lavorativa. Nel 2001 al lavoro si trovavano circa quattro giovani con meno di trentacinque anni a fronte di un lavoratore con oltre 55 anni. Nel 2021 le quantità quasi si equivalgono. Ultimo dato non incoraggiante è quello segnalato da Eurostat, secondo cui in Italia il tasso di inoccupati che non cercano lavoro è al livello record dell'11% rispetto a una media europea del 3,7%.

Ancora più preoccupanti i segnali che arrivano sul fronte della sicurezza. Le denunce complessive di infortunio nel periodo compreso tra gennaio e marzo sono state 194.106, il 50,85% in più rispetto al periodo gennaio-marzo 2021. Gli incidenti mortali registrati dall'Inail in soli tre mesi sono stati invece 189, con un aumento del 2,16% rispetto alle 185 del 2021.

Sul fronte salariale dobbiamo purtroppo ricordare che circa 8 milioni di lavoratori sono in attesa del rinnovo dei contratti e i bassi livelli degli stipendi, con il permanere di un'inflazione al 6,8% che comprime il potere di acquisto, rischiano di far esplodere nei prossimi mesi una vera e propria bomba sociale.

Come FAST-Confsal ormai da tempo stiamo chiedendo che in Italia sia affrontata la questione salariale. Riteniamo che l'incontrollabile evoluzione inflattiva abbia reso questo tema improcrastinabile e che sia necessario agire presto sul costo del lavoro con una riforma importante della fiscalità generale.

Nel frattempo, rispetto a ciò che si può negoziare nei contratti collettivi, ci siamo resi conto che non è possibile salvaguardare il reddito tenendo a riferimento l'indice dei prezzi al consumo armonizzato per i paesi dell'Unione Europea, al netto dei combustibili, meglio conosciuto come IPCA, che nel mese di aprile 2022, con un'inflazione che ha raggiunto il 6,8%, certamente non riesce a proteggere il potere di acquisto

dei salari. Riteniamo che sarebbe un primo passo sospendere temporaneamente questo strumento e neutralizzare l'inflazione sugli stipendi fino a quando persiste la situazione di crisi; inoltre bisogna prendere atto che non è più sostenibile il sistema dell'una-tantum in caso di vacanza contrattuale. Nulla vieta che in un prossimo futuro con dati macroeconomici differenti si possa riprendere in esame lo strumento dell'IPCA, magari considerando anche il costo dei combustibili.

Negli scorsi anni il Sindacato, cercando di sostenere la tenuta del reddito, ha sfruttato le possibilità delle agevolazioni fiscali previste per lo sviluppo del welfare aziendale e la nostra lotta è sempre stata quella che tali azioni fossero un di più dei normali aumenti previsti sui minimi tabellari. Purtroppo ciò non ci è sempre riuscito e, dove non siamo al tavolo, abbiamo il sospetto che neanche ci abbiano provato; l'ultimo esempio di ciò in ordine di tempo è il rinnovo del CCNL mobilità area AF dove ai 110,00 € di aumento dei minimi tabellari vanno aggiunte le somme a favore del miglioramento del welfare aziendale, mentre nel CCNL della Mobilità aerea Autoferrotranvieri, tale somma di 110,00 € è onnicomprensiva.

Tutto questo al netto della polemica e della nostra posizione critica rispetto alle difficoltà sempre maggiori frapposte al progetto del CCNL unico della Mobilità, che a ogni rinnovo sembra sempre più allontanarsi, poiché aumenta la differenza fra i minimi tabellari dei due CCNL "gemelli".

Dopo il nostro congresso di ottobre, in cui abbiamo parlato della vertenza ALITALIA AS/ITA Airways, nel mese di dicembre abbiamo avuto la possibilità di sederci nuovamente al tavolo con ITA Airways e abbiamo sottoscritto il contratto aziendale. Il metodo e il merito del contratto avrebbero forse consigliato maggiore cautela ma, convinti come siamo che "un Sindacato, qualsiasi Sindacato" deve assumersi l'onere di fare accordi, abbiamo visto quell'occasione come l'inizio di un percorso relazionale per poter portare il nostro contributo. Del resto, a distanza di poco più di cinque mesi i sindacati che si sono sfilati da queste responsabilità non ci hanno ancora mostrato i risultati della loro scelta. Noi, al contrario, abbiamo deciso di interrompere i rapporti con Assovolò, proprio perché quel gruppo dirigente si è dimostrato incapace di gestire accordi, avendo come unica ambizione quella di governare una protesta che, purtroppo, si sta consumando nelle aule dei tribunali a spese dei lavoratori, che non hanno affatto migliorato la propria posizione.

Nel frattempo, in ITAAirways sediamo a tutti i tavoli negoziali nel tentativo di rendere operativo l'accordo aziendale e nell'attesa che siano definiti gli assetti societari con un nuovo azionariato. Proprio in questi giorni si è aperta la fase delle offerte del processo che potremmo definire di privatizzazione e che dovrebbe concludersi entro giugno. In seguito sarà possibile capire, entrando nel dettaglio, se vi sarà un nuovo progetto industriale o se saranno confermate le "strategie" messe in campo dall'attuale management.

L'accordo firmato in ITA Airways e il CCNL Vettori del Trasporto Aereo porta alla luce la necessità di una legge sulla rappresentanza che non parta dell'assunto di autocertificare l'esistente, ma renda possibile la nascita di un sindacato. Altrimenti, confermando l'attuale situazione, oltre alla violazione delle norme costituzionali si determinerebbe un ulteriore abbassamento della fiducia nei riguardi del sindacato in genere e della sua reale capacità di gestione del conflitto sociale messa in atto negli ultimi anni.

Il tema della rappresentanza porta con sé quello del diritto di sciopero che, non ci stancheremo mai di ripeterlo, ormai è ridotto notevolmente. In maniera subdola si è persino arrivati a colpire alcune categorie professionali, privandole della possibilità di godere di questa garanzia costituzionale.

La mancanza di chiarezza su questi due argomenti - rappresentanza e diritto di sciopero - rappresenta un ostacolo non trascurabile al nostro progetto di costruzione della federazione dei sindacati autonoma dei trasporti e servizi. È sempre più difficile capire come si possa accettare che una Federazione che aderisce a una confederazione autonoma presente al CNEL possa non essere titolata alle relazioni industriali e non possa pretendere il diritto di tribuna dove ha lavoratori che le delegano la rappresentanza.

Certamente in Italia il tema della formazione è sempre più incombente e la distanza fra la formazione scolastica e le competenze che richiede il mercato del lavoro non sembra accennare ad attenuarsi. Lo strumento dell'alternanza Scuola/Lavoro, che poteva essere un buon processo avviato, sembra stia franando perché troppi imprenditori sfruttavano questi ragazzi per farli lavorare gratis e ci siamo trovati di fronte a delle morti inaccettabili ed evitabili. Questo però non giustifica il fatto che ogni volta in questo Paese si debba ricominciare da capo, anziché aggiustare ciò che non funziona, magari intensificando i controlli, aumentando la vigilanza, rafforzando i meccanismi di formazione e valorizzando gli obiettivi raggiunti, che devono sempre essere

oggetto di miglioramento continuo.

Come accennato in apertura di questa relazione e ben spiegato al congresso SLM FAST CONFISAL, abbiamo approfittato del lockdown per far partire il nostro Centro Studi, che ha già prodotto una consistente mole di documenti presentati in diversi convegni che, da ora in poi, auspichiamo di poter fare in presenza, almeno con i relatori. Stiamo monitorando le opere previste prima nel fondo di sviluppo e coesione 2014/2020 e poi nel PNRR con un lavoro di ricerca e di controllo che aggiorniamo periodicamente sul nostro sito. Viste le positive esperienze dei convegni fatti dalla struttura centrale, apprezziamo inoltre che anche alcune regioni stiano iniziando a muoversi con iniziative che aprono una lente d'ingrandimento sulle infrastrutture e sui trasporti regionali. Nel nostro *position paper* presentato al Convegno "Un'Italia Velocemente Connessa" abbiamo messo in evidenza che nel periodo 2005/2028 il gruppo FSI (ovviamente comprensivo di ANAS) ha sviluppato investimenti per 47,6 miliardi di euro. Nella presentazione del piano d'Impresa del Gruppo FSI per il 2022/2031, Luigi Ferraris, AD del Gruppo FSI ha promesso fino a 12 miliardi l'anno di investimenti nel prossimo decennio. Si legge su FS News: *"Per rendere l'Italia un Paese più sostenibile, digitale e innovativo il Gruppo FS Italiane non utilizzerà solo le risorse previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ma prevede per i prossimi 10 anni ritmi di investimenti tra i 10 e i 12 miliardi di euro l'anno. E' un grosso salto - ha affermato l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Luigi Ferraris - dentro questi investimenti non ci sono solo le opere infrastrutturali ma treni, tecnologia, manutenzione.*

È una grande sfida che anche in casa nostra presuppone una accelerazione e lo sviluppo di competenze.

Allo stesso tempo il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha presentato nell'Allegato al Def un piano decennale da quasi 300 miliardi. Nel documento vengono dettagliate le opere considerate prioritarie per un valore complessivo pari a 279,4 miliardi di euro (+8,1% rispetto a quanto illustrato nell'Allegato 2021). Si tratta di investimenti che riguardano strade e autostrade (83,5 miliardi), ferrovie e nodi urbani (147,4 miliardi), porti (10,1 miliardi), aeroporti (3,2 miliardi), trasporto rapido di massa nelle città metropolitane (32,6 miliardi) e ciclovie (2,6 miliardi). Pur dovendo sottolineare la delusione per uno scarso peso ancora attribuito a porti e aeroporti, a cui vengono destinati solo 13 dei quasi 300 miliardi, non possiamo che accogliere positivamente queste notizie.

Prendiamo quindi atto con soddisfazione degli impegni dell'AD e di quelli del ministro, ma annunciamo fin da ora che terremo alta l'attenzione su questi programmi. Riteniamo, infatti, che questo enorme flusso di denaro permetterà investimenti eccezionali oltre a quelli che in assenza del PNRR il Gruppo Fsi era già in condizione di mettere in campo. E le priorità vanno selezionate con attenzione. La prima azione straordinaria da portare avanti nell'ambito dei progetti di sviluppo annunciati, ad esempio, dovrebbe essere un grande piano di assunzioni, preferibilmente dirette ma anche indirette, per far fronte alla maggiore necessità di manodopera.

Ci sono comunque le premesse per sviluppare un buon lavoro, tenendo anche conto che se nel programma del PNRR fallissero i progetti del Gruppo FSI significherebbe far fallire tutta l'Italia, trattandosi da sempre della prima stazione appaltante, diventata addirittura strategica in questo periodo straordinario. Apprezzabile in questo contesto è l'accordo siglato tra la società e l'INAIL, perché tutelare il lavoro anche sotto l'aspetto della prevenzione sulla sicurezza è un tema su cui il nostro sindacato non si stancherà mai di insistere. Purtroppo dalla lettura dell'accordo ci sembra che non sia preso nella giusta attenzione il rapporto e il coinvolgimento delle forze sociali che ci riserviamo di verificare.

Noi che stiamo portando avanti la campagna 2021/2022 TRA.IN-S. TRAsportiamo IN Sicurezza, non potevamo non mettere in evidenza le azioni positive in capo alla sicurezza sul lavoro. Proprio nei giorni scorsi abbiamo proseguito i nostri incontri programmati con un seminario sulle malattie professionali, che ha visto la partecipazione dei dirigenti INAIL specializzati nei diversi settori e ha consentito di fare il punto sulle proposte per migliorare ed estendere le tutele oggi previste. Il prossimo appuntamento sarà dedicato agli incidenti in itinere, diventati la prima causa d'incidenti sul lavoro nel primo quadrimestre del 2022, che noi avevamo già individuato come tema centrale già nella fase di programmazione del percorso intrapreso conTRA.IN.S.

La nostra campagna sulla sicurezza sul lavoro nasce da un'intuizione del Segretario Generale della Confsal Margiotta che noi abbiamo sviluppato, concentrandoci nel nostro campo d'interesse. Nel corso della campagna abbiamo avviato una costruttiva collaborazione con l'allora presidente del CIV dell'Inail, l'amico Giovanni Luciano che, insieme a Francesco Marcelli, ai tempi componente del CIV Inail, ci ha dato la possibilità di conoscere più accuratamente le potenzialità dell'Istituto e di prendere contezza di dati che forse molti ignorano. Oggi Giovanni, che ha consolidato un rapporto

stabile con la Confsal, ha l'onore e l'onere di presiedere l'osservatorio sulla sicurezza che è stato messo in piedi dalla confederazione. È obiettivo comune coinvolgere più attori possibili per cercare di individuare cambi di prospettiva esoluzioni concrete, come il Polo unico sulla sicurezza sul lavoro che, in collaborazione con le aziende, avrà il compito di prevenire anziché punire, come invece s'intende fare con la Procura nazionale del lavoro. Un approccio, quest'ultimo, che riteniamo controproducente. Sappiamo tutti, infatti, che spesso a causa della tendenza a nascondere il mancato incidente per timore di ripercussioni e sanzioni si rischia di non venire a conoscenza di eventi che prima o poi porteranno a eventi ancora più gravi.

Non posso esimermi, infine, dal ricordare la sbandata presa dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, quando ha deciso di dividere i tavoli in cui si affrontava il tema delle aggressioni nei trasporti sia pubblico locale, sia regionale per area contrattuali. Essendo probabilmente più sensibile ai capricci delle AADD di settore che alla sicurezza del personale, Giovannini ha preferito trascurare le evidenze di un lodevole documento, che è stato poi artificialmente sdoppiato, in cui purtroppo non emerge che la sicurezza della persona nel mondo dei trasporti spesso coincide con la sicurezza sul lavoro. Come ben semplificano gli inglesi, Security e Safety vanno sempre insieme.

Sarà nostro impegno non abbassare la guardia su tutti questi temi, dalla sicurezza sul lavoro al diritto di sciopero, dalla rappresentanza al tema emergenziale della questione salariale!

In questo Direttivo Nazionale dovremo esperire gli obblighi di statuto sulla gestione amministrativa del 2021 e programmare le nostre attività fino al prossimo direttivo nazionale. Riguardo alla gestione amministrativa ritengo che le attività dei Progetti UE messe in campo abbiano avuto una flessione a causa della pandemia e quest'anno ne sentiamo i riflessi, quindi dovremmo stringere un po' la cinghia.

Ma noi siamo abituati e qualche difficoltà non ci ha mai impedito di continuare a sviluppare le nostre attività istituzionali.

Abbiamo in cantiere diversi convegni su molti temi, che vanno dalla riforma del trasporto pubblico locale non di linea, alla digitalizzazione, per arrivare quello che ormai potremmo definire un nostro appuntamento fisso dell'autunno, ovvero il punto dei progetti infrastrutturali con l'iniziativa "Un'Italia Velocemente Connessa".

Subito dopo la chiusura dei lavori ci aspettano temi urgenti da affrontare, come la Vertenza ITA-Airways, varie tematiche sulla Logistica, fino al tema del decreto concorrenza, che incide fortemente nel trasporto pubblico locale non di linea e

sull'attività dei Tassisti soprattutto nelle grandi città o agglomerati urbani. Ultimo ma non per ultimo, dobbiamo affrontare il referendum per l'approvazione del CCNL della Mobilità Area Autoferrotranvieri che è stato firmato nei giorni scorsi ma che a nostro avviso porta alla luce una serie di incongruenze.

Come sindacato in questa occasione ci schieriamo apertamente per il NO a questo contratto che, a nostro avviso, trascina con sé tutte le difficoltà del settore. Come già annunciato dal Segretario Nazionale SLM FAST Confasal, Vincenzo Multari, che approfitto per salutare e augurargli buon lavoro dopo una rielezione che, oltre a dare conferme per il lavoro svolto fin qui, rafforza la sua leadership nella categoria, faremo presto un convegno che al netto del risultato del referendum metterà sotto la lente d'ingrandimento tutto il settore del TPL. La nostra attenzione in questo settore è necessaria, perché l'unica cosa certa è che gli stessi problemi stagnano da anni e ad oggi non si vedono strade da percorrere per cambiare marcia. Quali problemi? Il nanismo delle aziende del settore, l'eccessiva commistione fra imprese e politica locale, l'incomprensibile gestione da parte delle AADD e soprattutto di ASSTRA, che non permette cambiamenti per garantirsi la posizione dominante e sistematicamente fa lobby contro il governo di turno per chiedere fondi che vengono spesso distribuiti, a nostro avviso, in malo modo. Si tratta, ovviamente, di un'analisi sommaria che intendiamo approfondire e argomentare con numeri, dati oggettivi, studi e proposte, come è nostro solito. Sappiamo che la strada intrapresa ci porta spesso a scontrarci con un sistema di interessi consolidati e stratificati, la cui principale ragion d'essere è la propria sopravvivenza, che può essere tutelata solo lasciando fuori dalla porta i nuovi soggetti.

Detto ciò, riteniamo che oggi più che mai, in presenza di un periodo di grandi investimenti e di grandi riforme, abbiamo un'occasione più unica che rara per poter cambiare, proprio cominciando da quei blocchi di potere che assorbono risorse per garantire privilegi a pochi a discapito della comunità mascherandosi spesso dietro un finto liberismo che nasconde una realtà gattopardesca difficile da scardinare.

Riprendendo un vecchio slogan del movimento femminista, "se non ora, quando?" invito tutti a riflettere: se il mondo del TPL non riusciamo a cambiarlo oggi, come sta avvenendo per il trasporto aereo, con le riforme e le risorse che vengono messe in campo, allora quando potremo farlo?

Come federazione, abbiamo capito che non serve contestare tanto per dimostrare di esistere, come non serve essere accondiscendenti per farsi benvolere dal "potente" di turno ma serve, piuttosto, costruirsi un'autorevolezza con idee e obiettivi chiari.

Noi che siamo l'evoluzione del sindacalismo di mestiere e abbiamo accettato di cimentarci nella rappresentanza nazionale dei lavoratori dei trasporti e servizi, abbiamo il dovere in questo periodo di ricercare le garanzie per le categorie più deboli, quelle della manovalanza più bassa, perché è su questo terreno, spesso frequentato da stranieri di seconda generazione, che rischiano di nascere i "nuovi schiavi"! Lo sforzo che intendiamo fare non deve avere motivazioni, ragioni particolari o tornaconti di alcun tipo. Deve essere fatto e basta. Perché è giusto così!

Se chi come noi, nato per rappresentare categorie altamente professionali e con un forte potere contrattuale, non può aiutare chi ha poca forza contrattuale e scarsa professionalità, significa che non sarà in grado di salvare neanche i sempre meno lavoratori che possono contare su una consolidata esperienza e una elevata competenza.

Questa è l'unica strada per mantenere il sindacato fra i lavoratori e con i lavoratori. Quei lavoratori che vogliamo rappresentare non con la promessa di difendere questo o quel privilegio, ma con l'impegno di mettere al loro servizio la nostra autorevolezza, la nostra capacità di criticare, analizzare, negoziare, proporre e soprattutto di assumersi le responsabilità delle scelte quando si fanno accordi. Perché il Sindacato, qualsiasi Sindacato deve saper fare accordi, perché il diritto del lavoro va costruito sulla sedimentazione delle intese e non su quella delle sentenze dei magistrati!

Queste nobili azioni, possono essere portate a conoscenza dei lavoratori solo sviluppando i nostri servizi di Caf e Patronato, rendendo le nostre sedi centri di accoglienza e di confronto, dove i lavoratori possano trovare tutti i servizi necessari sia nell'ambito professionale sia in quello sociale. In questi anni abbiamo fatto un grande lavoro e un grande investimento di risorse di ogni genere, oggi possiamo ritenere di aver finito la fase di start up e di essere pronti, avendo acquisito le necessarie competenze, a strutturarci in ogni regione in maniera più capillare. Quindi abbiamo bisogno di tutti, anche e soprattutto della nostra struttura di pensionati, che può collaborare e contribuire affinché chi è in attività possa dedicarsi completamente all'aspetto vertenziale e formativo di cui abbiamo assoluto bisogno.

Mi accingo ad andare verso le conclusioni.

Al nostro congresso di ottobre abbiamo affermato la necessità di strutturare i sindacati alla federazione, perché solo un forte coordinamento centrale può essere il fulcro gestionale delle strutture, il costruttore delle linee politiche da elaborare insieme affinché diventino vincolanti per tutti, il punto di riferimento delle strategie di comunicazione. È evidente che tale processo richiede tempo e maturazione e non

può essere realizzato in pochi giorni, ma è necessario partire e veicolare questo messaggio alle nuove generazioni che entrano a far parte della nostra comunità sindacale. Ritengo che i passaggi generazionali vadano costruiti, certamente con la formazione che stiamo riprendendo, ma soprattutto con la partecipazione alla vita del sindacato di riferimento, che va dalle piccole azioni quotidiane fino alla condivisione delle posizioni da tenere nelle varie fasi negoziali in cui si diventa man mano attori e non solo osservatori, spesso con solo diritto di critica.

Molti di voi hanno partecipato ai lavori del congresso della FAST SLM Confsal dove siete stati posti davanti alla scelta di quale strada prendere in merito al referendum per l'approvazione o meno del rinnovo del CCNL della Mobilità Aerea Autoferrotranvieri. Bene, questi sono i luoghi dove bisogna decidere e capire che le nostre idee camminano sulle nostre gambe, quindi è da qui che dovremmo ripartire e dare ai più giovani il senso che ha mosso i grandi movimenti sia politici che dei lavoratori del secolo scorso, cioè con **"democrazia e disciplina!"**

Il leader del momento è solo il portavoce, la sintesi di questi momenti di democrazia interna, nessuno può e deve sentirsi un illuminato e nessuno deve farci credere di esserlo. Solo costruendo insieme la nostra linea di politica sindacale, saremo tutti responsabili di sostenerla fino in fondo, perché amici fuori di qui non ne abbiamo!

Sapete che mi piace fare citazioni e ritengo che oggi la più appropriata sia quella fatta da JFK al suo discorso di insediamento alla Casa Bianca. Quindi chiuderei dicendo:

"non chiediamoci cosa la FAST-Confsal può fare per noi, ma chiediamoci cosa noi possiamo fare per la FAST-Confsal" e aggiungerei anche per l'Italia, perché siamo una parte sociale importante

Dobbiamo prenderne coscienza e sentirne la responsabilità sulla nostra pelle.

Grazie a tutti e buon lavoro

Viva la FAST e viva la Confsal