

## DIRETTIVO REGIONALE LAZIO

### RELAZIONE INTRODUTTIVA

#### **2019-2020-2021 Evoluzione della Nostra Organizzazione Sindacale, un cambio di passo per superare gli scenari attuali.**

Care colleghe e cari colleghi.

Il Lavoro svolto in questi ultimi anni è riuscito a dare le risposte che i lavoratori si aspettavano?

Il nostro progetto di aggregazione, insieme all'esperienza maturata sul campo, ha convinto i nostri iscritti in primis e poi i lavoratori in generale?

L'esperienza acquisita nei diversi settori dei trasporti Gruppo FS, appalti ferroviari e trasporto pubblico locale, ci hanno fatto comprendere quanto sia importante la preparazione e lo scambio delle informazioni per portare avanti e risolvere le istanze dei lavoratori?

Quali saranno le priorità da affrontare nel breve periodo, cosa continua a condizionare negativamente la vita lavorativa degli uomini e delle donne del comparto dei trasporti?

Riuscire a dare le risposte a queste domande, significherà tracciare la strada da percorrere insieme, per l'affermazione della Nostra Associazione Sindacale.

Le carenze sono, purtroppo, evidenti e riguardano la progettualità, la qualità e l'efficienza; argomenti sempre all'ordine del giorno che, però, non hanno ancora registrato una soluzione definitiva per mancanza di investimenti strutturali e per la paura di affrontare la sfida per un trasporto intermodale e sostenibile.

I cambiamenti climatici impongono la necessità di radicali modifiche sulla mobilità delle persone, ma, affinché queste si possano realizzare, ci dovrà



essere necessariamente il coinvolgimento di tutti gli attori in campo. Politica, parti sociali e società civile, oggi più che mai, sono chiamate ad un confronto partecipato per attivare e accelerare un percorso verso una giusta transizione ecologica.

Il mercato sta, purtroppo, influenzando negativamente le scelte della politica e delle aziende che si sono trovate vittime di un sistema che ha mirato al contenimento dei costi, sacrificando spesso i diritti dei lavoratori, dei cittadini e degli utenti.

Tra i diritti sacrificati fanno la parte del leone, l'orario di lavoro e la sicurezza. In particolare la necessità di perseverare nella messa in sicurezza delle aziende si è manifestata in tutta la sua amara realtà con l'avvento della pandemia.

L'orario di lavoro, invece, è frutto di un'interpretazione di parte che va a mortificare non solo il diritto ma anche il salario a puro vantaggio delle aziende che rischiano, qualora non si dovesse intervenire in merito, dure sanzioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale vigente.

D'altro canto il ricorso alle esternalizzazioni non ha fatto altro che impoverire il servizio offerto e aumentare la precarietà.

Se prenderemo realmente coscienza di questi problemi e andremo fino in fondo per cercare di risolverli, la nostra linea sindacale riuscirà a compiere un altro passo importante.

Ultimamente, inoltre, si è aperta una discussione sull'orario di lavoro settimanale. Affermati sociologi ne sponsorizzano la diminuzione delle ore lavorate e in Europa assistiamo a molte realtà che pur lavorando meno delle 38/39 ore dei nostri settori, riescono a garantire alti livelli di sicurezza, efficienza e qualità dei servizi, salari di tutto rispetto e competitività.

Se riusciremo a prendere ad esempio queste realtà, visto che ci troviamo nella comunità europea, la nostra strada risulterà sicuramente meno impervia di quanto si possa pensare.





Anche altre Organizzazioni Sindacali hanno preso atto della necessità di procedere con l'abbassamento dell'orario di lavoro a parità di salario. Ciò non può che fare piacere a chi come noi queste cose le diceva già vent'anni fa. Ma il vero problema in tal caso è rappresentato dalla necessità di invertire la rotta insieme alla politica che, ormai, non può più rimandare l'appuntamento con la storia.

Il Covid 19, è stato una disgrazia per l'umanità, ma è riuscito a fare unire le forze politiche, almeno a livello europeo, obbligandole a stanziare notevoli risorse destinate a cambiare un sistema che ha dimostrato di fare acqua da molte parti.

Anche i nostri settori saranno interessati da questi fondi. Nessuno quindi si può permettere di sbagliare. Ecco perché abbiamo sentito la necessità di doverci confrontare con i rappresentanti della politica locale che hanno accettato di intervenire al nostro convegno di oggi pomeriggio discutendo sui problemi e sul nuovo progetto di mobilità che si dovrà andare a costruire nel breve periodo.

È ora di un cambio di passo. È ora di rimettere al centro il lavoratore, poi l'azienda e infine il mercato. Bisogna riuscire a conciliare le 24 ore di una giornata lavorativa tra famiglia, lavoro e sicurezza. Per farlo, basta applicare le norme sul rispetto dell'orario giornaliero e settimanale di lavoro, il riposo giornaliero e settimanale tenendo conto delle diversità esistenti nei diversi settori Gruppo FS Anas, TPL e Appalti Ferroviari.

Noi ci siamo e abbiamo i mezzi e le risorse, come organizzazione, per essere protagonisti di questo progetto.

Gli ultimi mesi di emergenza Covid oltre a farci vivere in apprensione ci hanno insegnato però che si possono trovare nuove soluzioni a problemi vecchi. Un esempio fra tutti: lo smart working o lavoro agile (per chi come me non conosce l'inglese); una forma di lavoro che non si riusciva a far decollare e che invece ha dimostrato di mantenere alta la produttività aziendale, garantire il salario ai lavoratori e conciliare i tempi con la famiglia.





Ne è prova il fatto che ormai lo Smart Working stia diventando sempre più strutturale e ricercato da parte delle aziende.

Problemi diversi, per la natura del servizio, si registrano con i lavoratori mobili, che in alcune realtà oltre a vedersi obbligatoriamente messi in cassa integrazione hanno rischiato personalmente loro e le loro famiglie anche la salute. Situazioni insopportabili che il nostro sindacato ha denunciato prima che accadessero e che sono rimaste inascoltate proprio per il problema dei costi gestionali e di cui oggi paghiamo le conseguenze, tanto che anche nel nostro settore si stanno registrando molti casi di positività.

L'altra piaga del sistema è costituito dalle gare a ribasso. A riguardo non possiamo che denunciare oltre la precarietà degli addetti, l'abbandono che hanno subito in questo periodo emergenziale, l'umiliazione di dover chiedere prestiti sulle proprie spettanze per far fronte ad una cassa integrazione mai incassata.

È in questa realtà che il sindacato deve riuscire a dare risposte adeguate perché il mercato libero non può continuare a generare poveri non garantiti.

Il trasporto pubblico, come sosteniamo da sempre, è uno dei pilastri di uno stato moderno: garantire la mobilità dei cittadini è segno di civiltà, farlo nel rispetto di regole certe con indirizzi precisi, privilegiando aziende pubbliche sane e competitive, è l'obiettivo che la nostra Organizzazione Sindacale intende mettere al centro della sua azione sindacale.

Per proseguire il nostro cammino dobbiamo continuare ad essere propositivi, sviluppare nel Lazio un grande progetto di trasporto integrato che metta in interconnessione Ferrovie, Trasporto Marittimo, Strade Statali, TPL extraurbano e urbano, Porti, Aeroporti, Interporti e Stazioni.

Servono progetti realizzabili nel breve periodo, finanziamenti certi e esigibili e sinergia tra istituzioni e parti sociali.

In particolare, non basta annunciare investimenti sui trasporti, non basta dire ripristiniamo la Orte Civitavecchia, o investiamo sulla Ferrovia Roma Viterbo, potenziamo i trasporti regionali o miglioriamo la viabilità, servono i





fatti. È inutile parlare di grandi progetti spesso irrealizzabili ed invasivi per il territorio oppure di altre autostrade nel Lazio quando i pendolari sono già costretti a gabelle eccessive, vedi il costo della A 12 della A 24 della A 1.

Possiamo e dobbiamo invece realizzare i progetti già finanziati come l'interconnessione della rete stradale e ferroviaria regionale che è importantissima per avvicinare le province del Lazio a Roma Capitale dove bisogna intervenire con il completamento dell'anello ferroviario, il potenziamento delle linee metropolitane tram e bus, e tutto quello che riguarda il trasporto ecosostenibile e ciclabile.

È fondamentale il raddoppio della Salaria fino a Rieti, la messa in sicurezza della Pontina SS 148 fino a Terracina, la Pedemontana di Formia, il raddoppio della SS 7 Appia da Velletri a Latina scalo - Terracina, il collegamento Orte Civitavecchia, il raddoppio della strada ad alto scorrimento Frosinone Terracina (visto la futura realizzazione della Stazione dell'Alta Velocità), l'eliminazione dei passaggi a livello a Marino - Santa Palomba - Ciampino - Anguillara ecc. ecc. e riproporre progetti ormai accantonati come il prolungamento della Roma Lido fino a Torvaianica una tranvia leggera fino a Pomezia.

Su questi argomenti l'Organizzazione chiede il coinvolgimento di tutto il quadro attivo del sindacato per un deciso cambio di passo, fondamentale per lo sviluppo di un progetto, possibilmente condiviso e gestito da un unico organismo regolatore del trasporto che abbracci la Politica Regionale e di Roma Capitale, che ci veda realmente protagonisti del futuro della mobilità laziale e capaci di tutelare al meglio i diritti dei lavoratori in merito al salario e all'orario di lavoro.

Buon Lavoro

Roma 13 Ottobre 2020

  
Il Segretario Regionale  
Renzo Coppini

