



Congresso Nazionale UGL TAF

Roma 12 e 13 Febbraio– Hotel Globus Hotel

“Le Nuove Sfide >INtegrazione >INternazionalizzazione”

Relazione del Segretario Nazionale, Umberto Nespoli

.....

Formulo a tutti voi il mio più affettuoso benvenuto ed esprimo a nome di tutta l'organizzazione i nostri sinceri ringraziamenti ai graditi ospiti, che hanno inteso accogliere il nostro invito.

Dopo un periodo alquanto burrascoso che ha agitato le acque nella nostra famiglia, l'UGL, siamo approdati a questo Congresso di categoria che segna un nuovo punto fermo per la nostra storia.

Siamo oggi qui, più maturi e più coscienti della nostra forza, orgogliosi delle nostre tradizioni e delle nostre radici, siamo sempre e comunque schierati in difesa del Lavoro e dei Lavoratori, sempre e comunque al servizio dei più deboli, dei più disagiati ed i quali hanno meno tutele.

Camminiamo sempre nello spirito di Filippo Corridoni di cui ci preme ricordare una sua massima, che è diventato il motto della nostra organizzazione *“il sindacato unisce tutti i lavoratori anche quelli che la politica divide”*, ciò a testimoniare che il lavoro è alla base della dignità dell'uomo e non già l'appartenenza a questa o quella ideologia.

Con questo spirito non intendiamo distinguere o pesare il Sindacato in funzione del numero degli associati, ma vogliamo tutelare e rappresentare insieme a tutto il Mondo del Lavoro e dei Lavoratori, consapevoli che il LAVORO non è una merce di scambio ma è invece il pilastro dell'economia sociale e partecipativa.

Scenario politico italiano

Oggi forse si vedono all'orizzonte i primi bagliori di una ripresa ma che ancora non decolla.

Abbiamo attraversato un decennio di crisi finanziaria ed occupazionale che ha travolto i corpi sociali più deboli, specialmente i lavoratori e i pensionati.

Una crisi che è nata sì dalla speculazione di finanziari e banchieri senza scrupoli, ma si è abbattuta pesantemente sull'industria e sulla produzione di beni e servizi, aumentando il gap tra i vari ceti sociali, alzando la soglia di povertà a livelli che hanno interessato anche i ceti medi.

Mai come in questo decennio la disoccupazione è stata così alta ed ha interessato i Giovani e specialmente quelli del sud, che sono costretti ad emigrare per trovare un lavoro dignitoso.

In questo scenario il settore trasporti non è rimasto immune.

Con l'apertura delle reti il trasporto merci su ferro ha visto il fiorire di numerose imprese, che hanno fagocitato il poco trasporto merci esistente su rotaia senza aumentare in alcun modo il globale trasportato, ponendo in essere un dumping salariale, con contratti atipici se non individuali, anziché impegnarsi e confrontarsi su reali progetti industriali di alto profilo e di più ampio respiro.

Certamente possiamo affermare che le imprese, oggi, trasportano merci a minor costo perché pagano di meno il personale, infatti siamo passati da un monopolio con regole definite ad un libero mercato senza regole, questo è uno dei motivi per cui tutto il Sindacato da anni si batte per un CCNL della Mobilità che dia a tutte le imprese di trasporto su ferro un'unica ed omogenea normativa di lavoro.

Nel trasporto passeggeri, specialmente negli ultimi anni, con l'entrata in esercizio delle linee AV e il confrontarsi di due operatori e con gli importanti investimenti sul trasporto regionale, si è constatato un sensibile aumento dei passeggeri, che hanno scelto il treno anche per far quadrare il bilancio familiare.

Nell'attuale scenario normativo e pur in presenza della più grave crisi finanziaria ed industriale del dopoguerra, possiamo constatare come l'ex monopolista, le Ferrovie dello Stato, anche con il contributo determinate dei suoi lavoratori, sono passate in

pochi anni da bilanci in deficit ad attivi importanti, trasferendo annualmente al MEF dividendi per centinaia di milioni di euro.

Evoluzione del Mercato del Lavoro

Il Combinato disposto tra l'attuazione della Riforma Fornero, che ha innalzato indiscriminatamente l'età pensionabile per tutti i lavoratori e che non ha riconosciuto e tutelato le mansioni di lavoro usurante svolte dal personale viaggiante (macchina e scorta) e da quelle delle manovre, insieme all'introduzione della NASPI, il nuovo sistema degli ammortizzatori sociali, sta creando non pochi problemi al settore del trasporto ferroviario.

Non è possibile guidare o scortare un treno sin oltre i 67 anni di età, con i turni di lavoro che noi tutti conosciamo seppure con lo sconto di cinque mesi del Decreto Poletti, come non è possibile assistere alla deriva che sta vivendo il settore degli appalti, con un organico sovradimensionato, con volumi di attività e risorse sempre in diminuzione e con gare di fatto al massimo ribasso, un settore, quelli degli appalti che si è sorretto da anni proprio grazie agli ammortizzatori sociali e che oggi è alla vigilia di una profonda crisi occupazionale, i cui sviluppi al momento non possiamo ne sappiamo come affrontare, se non con il coinvolgimento profondo delle stazioni appaltanti e delle imprese del settore.

Un discorso a parte merita le nuove forme di lavoro a distanza, che impatteranno pesantemente sull'organizzazione del lavoro e sulla vita dei lavoratori.

In Fs abbiamo sottoscritto ad aprile del 2017 un accordo sullo Smart Working, ma crediamo che sia giunta l'ora di effettuare la prevista verifica contenuta nell'accordo, anche per ampliare tale strumento, consapevoli del fatto che occorra una forte sensibilizzazione non solo i diretti lavoratori ma specialmente quei dirigenti, che sono abituati ad avere i "propri" dipendenti a stretto contatto o sotto il diretto controllo.

Scenario Europeo ed apertura al mercato ed internazionalizzazione

Le varie Direttive Europee, che sono state emanate per realizzare un mercato e una rete ferroviaria unica in tutta l'Europa e per costruire le condizioni per una

leale concorrenza sulle linee AV e quelle del servizio pubblico locale già dal 2020, quando si dovrebbe avviare la liberalizzazione dei mercati nazionali e tutti i “Gestori delle Infrastrutture” dovranno garantire la propria indipendenza dalle società che effettuano il servizio di trasporto e devono assicurare pari l’accesso alla rete a tutti i competitor del settore.

A nostro avviso, comunque, sussistono ancora barriere e nazionalismi difficili da smantellare, che potrebbero inficiare o rallentare il raggiungimento di tali obiettivi.

In questo quadro sia la Politica che le Autorità all’uopo preposte devono impegnarsi a fondo per effettuare concretamente il proprio dovere di indirizzo e vigilanza, specialmente per quanto attiene la reciprocità tra le reti, nonché la clausola sociale nell’assegnazione in caso di gara del servizio pubblico.

Della liberalizzazione del trasporto merci su ferro già abbiamo detto poc’anzi.

Per quanto attiene quello passeggeri da anni, possiamo vedere treni delle ferrovie francesi (TGV) o di quelle austriache circolare liberamente in Italia, ma al momento non possiamo ancora vedere un treno AV italiano che circola su qualche rete europea.

Senza necessariamente aspettare il 2020, dobbiamo constatare che la rete ferroviaria italiana è la più liberalizzata d’Europa, sia nel settore merci che in quello passeggeri, tanto è vero che l’unica concorrenza europea sulla Rete AV esiste solo in Italia, con i benefici che tutti possiamo vedere, costi di viaggio tra i più bassi d’Europa e un bacino di utenza in forte crescita.

Il Sindacato, consapevole dell’attuale scenario e delle sue evoluzioni, si batte da anni per uniformare le normative di lavoro nel CCNL della Mobilità, tanto è che a nostro avviso l’applicazione del Contratto Aziendale di NTV, sottoscritto nel lontano 2011, è ormai obsoleto e non è più giustificabile, in quanto dopo sette anni NTV non può più essere considerata un’impresa in start up, tanto più che oggi constatiamo bilanci in utile ed un Piano Industriale in espansione, che attira anche investitori esteri.

In questo scenario è opportuno che sia l’Autorità di Regolazione dei Trasporti che l’Agenzia Garante della Concorrenza e del Mercato svolgano un’azione di vigilanza che miri ad allineare le normative di reciprocità di ogni singolo stato, specialmente quelli che intendano aggirare le normative europee per continuare ad ostacolare la

libera circolazione di mezzi e persone sull'intera rete ferroviaria europea finalmente interconnessa.

Occorre anche fare un appello all'Ansf (Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria), in considerazione che in quest'ultimo periodo ha cambiato politica, emettendo continue disposizioni che intervengono sensibilmente sul modo di lavorare, sulle responsabilità emansioni dei lavoratori, senza attivare un preventivo confronto con il sindacato, che non ha mai fatto mancare il proprio contributo, alimentando incomprensioni che non giovano a nessuno, oggi possiamo sperare, dopo il proficuo incontro della scorsa settimana, che si è recuperato uno spirito di collaborazione reciproca.

Integrazione Modale ed Infrastrutturale

Il 18 gennaio, dopo OK dell'Antitrust, è stato firmato presso il MEF l'atto il conferimento delle azioni dell'ANAS, detenute al 100% dallo stato, nel capitale sociale del Gruppo FS, creando di fatto il primo ed il più grande gruppo integrato tra infrastruttura ferroviaria e stradale in Europa.

Con questa acquisizione, seppure il Gruppo FS prevede già nel 2018 un fatturato di oltre 11 miliardi di euro ed investimenti per i prossimi 10 anni di 108 miliardi, sussistono a nostro avviso forti perplessità sull'indebitamento e sul contenzioso dell'ANAS, che potrebbero e non poco incidere sul bilancio del Gruppo FS, che è da anni in attivo.

Con il conferimento dell'ANAS si concretizzano dei pilastri del Piano Industriale di FS; se a ciò si aggiunge lo sforzo in atto per il rilancio del trasporto merci e la progressiva penetrazione nel trasporto metropolitano e regionale, non solo su ferro (es. M5 Milano), ma anche tramite la Soc. BusItalia, unitamente al servizio offerto da Bus Link, che collega importanti bacini di utenza alla rete ferroviaria AV, si può constatare che si va sempre più spediti verso un'integrazione ferro-gomma-strada, ma ciò a nostro avviso non deve fardimenticare la reale natura del Gruppo FS, cioè quella di essere principalmente un operatore ferroviario.

La nostra principale perplessità consiste nella constatazione dell'assenza di una governance da parte dell'esecutivo, anche in prospettiva del futuro quadro politico che potrebbe realizzarsi dopo le elezioni del 4 marzo, il che potrebbe demandare al

GruppoFS la gestione dell'intera politica nazionale dei trasporti e delle infrastrutture, con una visione imprenditoriale strettamente di gruppo e non in una logica di sussidiarietà, necessaria ad assicurare agli italiani la mobilità su tutto il territorio nazionale e non solo dove c'è mercato ed utile, aumentando di fatto ancor più il gap infrastrutturale e dei servizi di trasporto tra Centro-Nord ed il sud d'Italia.

Quale CCNL per in un mercato liberalizzato

Noi siamo convinti e sostenitori che il CCNL è uno strumento insostituibile per la contrattazione ed il confronto tra le varie parti sociali e imprenditoriali, e che sia indispensabile per coniugare le esigenze e i diritti tra il lavoro e l'impresa, sebbene tale strumento dove comunque essere sorretto da ulteriori strumenti partecipativi, tra cui dobbiamo sicuramente annoverare una reale politica dei redditi agganciata al quoziente familiare, come pure siamo fermi sostenitori dell'idea di valorizzare sempre di più la contrattazione Aziendale di 2^a livello, su cui occorre confrontarsi e coniugare flessibilità e produttività, nell'interesse dei lavoratori e dell'impresa; in tale ottica è opportuno prendere ad esempio il virtuoso accordo sottoscritto in Germania tra il Sindacato dei metalmeccanici IG-Metall e le loro controparti datoriali. .

Per quanto attiene al settore del trasporto, sia esso passeggeri che merci, crediamo fermamente che il CCNL della Mobilità, nelle sue diverse modalità, deve essere il contenitore di quelle regole generali che debbano e possano cogliere le varie tipologie di lavoro (ferro, gomma e servizi correlati al trasporto), che nonostante abbiano caratteristiche specifiche e diverse tra loro, debbano essere affrontate coerentemente e congiuntamente per dare le risposte necessarie alle diverse esigenze lavorative ed imprenditoriali.

Qui occorre fare un minimo di autocritica.

Oggi in un mercato liberalizzato com'è quello italiano è finita l'era delle Stat Up ed abbiamo la necessità di scrivere un nuovo CCNL inclusivo, che garantisca tutele e garanzie ai lavoratori e che dia risposte concrete a tutti gli operatori del settore.

L'attuale CCNL della Mobilità area contrattuale delle Attività Ferroviarie, sottoscritto con Agens è visto, delle altre imprese ferroviarie come il Contratto delle

Ferrovie dello Stato ed Agensè vista come associazione datoriale funzionale al Gruppo FSI.

Oggi più che mai, alla vigilia del rinnovo del CCNL occorre avere la Forza ed il Coraggio, quali parti Sociali e Controparti Datoriali, per concordare e riscrivere un contratto inclusivo che sia di riferimento per tutte le imprese e tutti i lavoratori del settore, sia merci che passeggeri.

Occorre, a nostro avviso, capovolgere l'attuale assetto contrattuale, scrivere al Primo Livello un articolato che detti a tutto il settore le stesse regole in termini di tutele, di garanzia e sicurezza del lavoro.

Occorre che le tutele e le normative generali, non siano correlate direttamente al lavoro ed alla struttura delle singole imprese, che devono essere di pertinenza del 2° livello di contrattazione da valorizzare sempre più.

Occorre che il Primo Livello regoli il Sistema di Partecipazione e Consultazione, delle Relazioni Industriali, dei Diritti Sindacali, del Mercato del Lavoro, dello Svolgimento del Rapporto di Lavoro (ad. esempio: malattia, infortuni, disciplina), nonché le Declaratorie dei vari livelli, mentre le mansioni, che sono correlate direttamente al lavoro ed all'organizzazione dell'impresa, possono e devono essere affrontate al 2° livello di contrattazione.

Occorre che la Partecipazione ed il valore del lavoro e dei lavoratori sia alla base del nuovo modello contrattuale specialmente in quello di 2° livello, come pure occorre sempre più valorizzare il Welfare Aziendale, specialmente in un'economia stagnante come la nostra con una bassa inflazione, e dobbiamo batterci affinché la produttività sia correlata al Premio di Risultato che tenga conto dell'andamento degli obiettivi aziendali.

Per Noi il Lavoro è un pilastro del processo produttivo aziendale e come tale deve essere sempre più valorizzato.

Privatizzazione o quotazione in Borsa

Gruppo FS, con l'acquisizione di ANAS, è la più grande impresa italiana, non solo come soggetto imprenditoriale, ma anche:

- in termini di professionalità di tutti i lavoratori diretti ed indiretti,

- in termini di sicurezza ed innovazione delle tecnologie e delle infrastrutture,
- in termini di mobilità in quanto assicurano quotidianamente un servizio a milioni di cittadini italiani che meritano rispetto in termini sicurezza, di qualità, puntualità ed efficienza del servizio.

Siamo anche consapevoli di tale patrimonio di eccellenze non può essere disperso o svenduto.

Siamo fermamente contrari a qualsiasi separazione societaria dell'attuale Gruppo FS per quotare o privatizzare la parte più redditizia, quella dell'Alta Velocità.

Non vogliamo ferrovieri con diverse divise o classe.

Siamo sempre più convinti che l'unicità del Gruppo FS è un valore per tutti gli italiani.

Altra cosa poteva essere la quotazione in borsa di NTV, che è una SPA e soci privati, e non come il Gruppo FS, che ha quale unico socio lo Stato e cioè di tutti noi gli italiani.

La strada intrapresa dal CdA di Italo-NTV di vendere la società al Fondo Americano GIP, seppure per gli azionisti è stato vantaggioso, certamente ci impone inquietanti interrogativi sui Capitani Coraggiosi e sulla Politica Industriale italiana in questi ultimi decenni, ed è meglio stendere un velo pietoso in quanto non vogliamo essere dei masochisti.

In questo nuovo quadro societario occorre qui ribadire che Italo-NTV non può sottrarsi al confronto sindacale per dare risposte alle richieste dei lavoratori che sono state alla base dello sciopero del 29 gennaio e condividere un percorso che approdi alla confluenza nel nuovo CCNL della Mobilità e che contestualmente rinnovi l'attuale contratto aziendale scaduto sin dal 2014.

Dove va il Sindacato

Periodicamente assistiamo ad interferenze o minacce della politica, infatti, dopo aver di fatto abolito in quest'ultimi anni qualsiasi confronto con i corpi intermedi, si vuole intervenire con un Decreto per modificare il Diritto di Sciopero e per regolamentare la Rappresentanza e la Rappresentatività del Sindacato.



Ciò non può avvenire per DECRETO ma deve essere realizzato solo con il confronto tra Sindacato e Controparti Datoriali.

Come sindacato non possiamo mai abdicare al Confronto e alla Partecipazione che sono la base di ogni del dialogo:

- tra lavoro e impresa,
- tra lavoratori ed imprenditori;

e questo non può realizzarsi senza un sindacato forte che deve coniugare:

- profitto ed occupazione,
- reddito dei lavoratori, tutela del lavoro e la sicurezza dei luoghi di lavoro.

Un Confronto che noi dell'UGL pratichiamo quotidianamente con passione e spirito di servizio, sempre in difesa dei più deboli e degli indifesi, perché questi sono i valori su cui si basa la nostra azione di uomini vivi e liberi, questo è lo spirito che mettiamo al servizio delle future generazioni e di tutti i lavoratori indifferentemente del colore politico, convinti che il Lavoro non ha colore.

In tale solco ho portato avanti in questi anni il mandato conferitomi e che ora, a norma di statuto, mi accingo a terminare certo che il testimone sarà consegnato nelle mani di chi ha collaborato con me in questi anni e che certamente saprà continuare in tale solco e con più determinazione il suo compito, con il sostegno di tutti i delegati qui presenti e di tutti gli associati nel solo interesse del Lavoro e dei Lavoratori.

Con lo spirito che mi ha sempre animato auguro un buon lavoro a tutti i delegati ed al nuovo segretario, a cui non farò mancare il mio sostegno.

Buon Lavoro e Viva l'Italia e Viva l'UGL